Die Haftung gegenüber Dritten für Schäden durch Militär-Kraftfahrzeuge und -Luftfahrzeuge.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Rechtswissenschaftlichen Fakultät

der

Johann Wolfgang Goethe-Universität zu Frankfurt a. M.

vorgelegt von

Alfred Flamme

Assessor aus Bessefort.

Würzburg 1936

Buchdruckerei Richard Mayr.

Referent: Professor Dr. v. Unruh
Korreferent: Professor Dr. Klausing

Tag der mündlichen Prüfung: 24. Juni 1936.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsübersicht.

Seite

A. Einleitung 1

B. Erster Abschnitt:

Die Haftung des Reichs(-Wehrmacht-)Fiskus auf Grund des Kraftfahrzeuggesetzes und des Luftverkehrsgesetzes . 2

I. Allgemeines 2

II. Die einzelnen Voraussetzungen der Haftung nach dem KFG und LuftVG 4

1. Militärkraftfahrzeuge 4
2. Militärluftfahrzeuge 5
3. Halter 8
4. Unbefugter Benutzer 10
5. Betrieb . . . . .
   a) eines Kraftfahrzeugs 12
   b) eines Luftfahrzeugs 16
6. Die Bedeutung der Worte: Beim Betrieb . . 17
7. Unfall 23
8. Die Arten der Verletzung 24
9. Schaden 25
10. Die Haftung ausschließende oder mildernde Umstände:
    a) Das unabwendbare Ereignis nach dem KFG . 26
    b) Nichtberücksichtigung der höheren Gewalt im LuftVG 30
    c) Mitwirkendes Verschulden 30

Zweiter Abschnitt:

Die Haftung des Reichs(-Wehrmacht-)Fiskus auf Grund der übrigen Vorschriften.

I. Nach Art. 131 RV in Verbindung mit § 1 Abs. III des Gesetzes vom 22. 5. 1910 35

1. Allgemeines 35
2. Ausübung öffentlicher Gewalt 36
3. Verletzung der einem Dritten gegenüber bestehenden Amtspflicht 38
4. Verschulden 40

II. Nach den Vorschriften der §§ 31, 89 sowie des § 831 BGB 42

III. Haftung ohne Verschulden 42

C. Die Haftung des Fahrzeugführers 47

D. Umfang, Verjährung und Verwirkung der Schadensersatzansprüche 49

Schrifttumsverzeichnis.

Anschütz: Die Verfassung des Deutschen Reichs 1933.

Basarke: Das Recht der Luftfahrt mit deutschen Luftfahrzeugen und seine Handhabung im Reich und in Preußen in der Zeitschrift für das gesamte Luftrecht, Bd. I S. 65 f.

Brand: Art. 128—131 der RV, Grundrechte und Grundpflichten der Reichsverfassung, Herausg. Nipperdey 1930.

Brandstetter und Hoffmann: Das Gesetzbuch der Deutschen Wehrmacht 1936.

Bredow-Müller: Das Luftverkehrsgesetz 1922.

Busse: Luftrecht. 1928.

Delius: Die Beamtenhaftpflichtgesetze des Reiches und der Länder. 4. Aufl. 1929.

Eger: Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen 1911.

Enneccerus-Lehmann: Lehrbuch des bürgerl. Rechts Bd. I 2. Hälfte 12. Bearb. 1932.

Flacke: Hoheitsrechtliche und privatrechtliche Betätigung des Militärs. Diss. Göttingen 1933.

Flad: Zur Haftpflicht nach dem Kraftfahrzeuggesetz, LZ 1916 S. 1153 f.

Fleiner: Institutionen des Deutschen Verwaltungsrechts. 8. Aufl. 1928.

Giese: Die Verfassung des Deutschen Reichs. 8. Aufl. 1931.

Gottscho: Luftverkehrsrecht. 1931.

Heucke: Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen. 3. Aufl. 1929.

Isaac-Sieburg: Kommentar zum Automobilgesetz. 2. Aufl. 1931.

Jellinek, W.: Deutsches Verwaltungsrecht. 3. Aufl. 1931.

Kipp: Luftfahrt und Grundeigentum. JW 1908 S. 643 f.

Kirchner: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. 3. Aufl. 1915.

Klein: Staatsschiffe und Staatsluftfahrzeuge im Völkerrecht. 1934. Verkehrsrechtliche Schriften Bd. II.

Koellreuter: Deutsches Verwaltungsrecht 1936.

Lerse: Die Haftung des Staats und der öffentlichrechtlichen Körperschaften für die durch Beamte als Kraftfahrer verursachten Schäden. Diss. Tübingen 1933.

Maunz: Hauptprobleme des öffentlichen Sachenrechts 1933.

Mayer O.: Deutsches Verwaltungsrecht. 3. Aufl. 1924.

Meyer: Völkerrechtlicher Schutz der friedlichen Personen und Sachen gegen Luftangriffe. 1935. Verkehrsrechtliche Schriften Bd. IV.

Müller: Straßenverkehrsrecht. 10. Aufl. 1935.
— Außervertagliche Haftung des Halters eines Luftfahrzeugs in Eisenbahn und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen Bd. 41 S. 14 f.
Müller-Erzbach: Gefährdungshaftung und Gefahrtragung 1912.
Münster: Die Haftung für Luftverkehrsschaden in DJZ 1936 S. 286 f.
Nelson: Verkehrshaftpflicht. 1934.
Neumann: Die außervertagliche Haftung des Halters eines Luftfahrzeugs rechtsvergleichend dargestellt aus dem deutschen, englischen und französischen Recht. Diss. Königsberg 1928.
Oertmann: Kommentar zum BGB, Recht der Schuldverhältnise. 1928.
Oppikofer: III. Internationale Luftprivatrechtskonferenz Rom, Mai 1933. Archiv für Luftrecht Bd. III S. 211 f.
Planck: Kommentar zum BGB, Recht der Schuldverhältnisse. 4. Aufl. 1928.
Reichsgerichtsräte: Das bürgerliche Gesetzbuch, erläutert von Reichsgerichtsräten Bd. II und III. 8. Aufl.
Riesch: Der Begriff „Militärfahrzeug" im Luftrecht. 1934. Völkerrechtsfragen, 42. Heft.
Römer: Haftung für Schäden durch Militärluftfahrzeuge in Archiv für Luftrecht Bd. V S. 166 f.
— Das Recht der Luftwaffe in Deutsches Recht 1935 S. 329 f.
Scheidle: Die Voraussetzungen der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters nach dem Kraftfahrzeuggesetz und des Luftfahrzeughalters nach dem LuftVG. Diss. Erlangen 1933.
Schleicher: Luftverkehrsgesetz. 1933.
Seligsohn: Haftpflichtgesetz. 2. Aufl. 1931.
Staudinger: Kommentar zum BGB, Schuldverhältnisse. 9. Aufl. Sachenrecht, 10. Aufl. 1935.
Stödter: Oeffentlichrechtliche Entschädigung 1933.
Thora: Ueber den Begriff des Kausalzusammenhangs auf dem Gebiete der Gefährdungshaftung. Diss. Göttingen 1931.
Trendel-Innerlohner: Deutsches Straßenverkehrsrecht 1935.
Trusen: Luftfahrt und Grundeigentum in Archiv für Luftrecht, Bd. III S. 153 f., 281 f.
v. Unruh: Flughafenrecht. 1934. Verkehrsrechtliche Schriften Bd. III.
Volkerding: Haftung nach dem Luftverkehrsgesetz. Diss. Göttingen 1927.
Wimmer: Haftpflichtsschäden nach § 19 des Luftverkehrsgesetzes in der Praxis in Archiv für Luftrecht Bd. III S. 76 f.
Winklhöfer: Der Betriebsunfall in den Verkehrsgesetzen. Diss. Bonn 1934.
Wussow: Das Unfallrecht. 1935.

Abkürzungen:

Arch.LR	=	Archiv für Luftrecht.
DAR	=	Deutsches Autorecht.
DJZ	=	Deutsche Juristenzeitung.
EE	=	Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.
Gruchot	=	Gruchots Beiträge zur Erläuterung des Deutschen Rechts.
HVBl	=	Heeres-Verordnungsblatt.
HRR	=	Höchstrichterliche Rechtsprechung. Beilage der Juristischen Rundschau.
JW	=	Juristische Wochenschrift.
LZ	=	Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht.
RdK	=	Recht des Kraftfahrers.
Recht	=	Das Recht, Zeitschrift.
RG	=	Entscheidungen des Reichsgerichts.
Warn.	=	Warneyers Rechtsprechung des Reichsgerichts.

A.

Einleitung.

Die fortschreitende Motorisierung unserer Wehrmacht, die vor allem seit der Schaffung der Luftwaffe einen sehr großen Umfang angenommen hat, hat unausbleiblich auch eine Vermehrung der hierdurch entstehenden Unfälle zur Folge. Die Frage der Haftpflicht verdient daher eine besondere Beachtung. Die vorliegende Arbeit stellt sich zur Aufgabe, die Haftpflicht für die Schäden, die durch Militär-Kraftfahrzeuge und -Luftfahrzeuge unbeteiligten Dritten zugefügt worden sind, einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen.

B. Erster Abschnitt:
Die Haftung des Staates auf Grund des Kraftfahrzeuggesetzes und des Luftverkehrsgesetzes.

I.
Allgemeines.

Für die durch Militär-Kraftfahrzeuge und -Luftfahrzeuge Dritten zugefügten Schäden haftet der Staat, der in privatrechtlicher Beziehung durch den Reichs-(Wehrmacht)-Fiskus[1]) verkörpert wird, vor allem auf Grund des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. 5. 1909 und des Luftverkehrsgesetzes vom 1. 8. 1922. Denn diese Gesetze sind Sonderregelungen für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und Luftfahrzeugen. Diese enthalten in einem eigenen Abschnitt über die Haftpflicht besondere Bestimmungen (§ 7 ff. KFG., § 19 ff. LuftVG.), denen wegen der mit dem Betrieb dieser Fahrzeuge für die Allgemeinheit verbundenen Gefahren der Grundsatz der Erfolgshaftung — im KFG. allerdings nur mit Einschränkungen durchgeführt — zugrundeliegt. Der Grundsatz der Erfolgshaftung beruht auf einem alten deutschen Rechtsgedanken, der auch in § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. 6. 1871 und in § 833 BGB. hinsichtlich der Haftung des Eisenbahnunternehmers und des Tierhalters seinen Niederschlag gefunden hat: Wer zu seinem eigenen Vorteil besondere Gefahren in den Verkehr einführt, hat ohne Rücksicht auf Verschulden für den dadurch verursachten Schaden einzustehen[2]).

Der Anwendung dieser Sondergesetze steht der Umstand, daß die Schäden in Ausübung der militärhoheitlichen Befugnisse durch die Militärfahrzeuge verursacht worden sind, nicht entgegen; denn diese Haftpflichtbestimmungen setzen in keiner Weise voraus, daß die Schadensereignisse bei privatrechtlicher Betätigung entstanden sind. Die Haftung des Staates ergibt sich vielmehr nach diesen Gesetzen auf Grund der bloßen Eigenschaft als Halter dieser Fahrzeuge, ohne daß es weiter auf die Art der von den handelnden Militärpersonen ausgeübten Tätigkeit ankommt. Eine die Wehrmacht von diesen Haftpflichtbestimmungen freistellende Vorschrift, die dem § 32 der Reichsstraßenverkehrsordnung vom 28. 5. 1934 entsprechen würde, wonach die Wehrmacht von den Vorschriften dieser Ordnung befreit ist, soweit die Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben es erfordert, ist nicht vorhanden[1]).

1) Nach dem Erlaß des Reichskriegsministers vom 11. 1. 1936 ist an Stelle des Ausdrucks „Reichs(-Wehr-)Fikus“ die Bezeichnung „Reichs(Wehrmacht-)Fiskus“ zu verwenden und zwar mit der hier in Betracht kommenden Unterscheidung in „Reichs(-Wehrmacht-)Fiskus (Heer)“ und „Reichs(-Wehrmacht-)Fiskus (Luftwaffe)“ (HVBl. 1936 S. 19 Nr. 48).

Nach dem Zweck der Verkehrshaftpflichtgesetze, die Allgemeinheit vor den mit dem Betrieb dieser Fahrzeuge verbundenen besonderen Gefahren zu schützen, wäre jedoch eine solche Ausnahmebestimmung, wie sie der Gesetzgeber in § 32 RStVO. für die Hoheitsfahrzeuge getroffen hat, erforderlich, um die Anwendung dieser Sondergesetze für die hoheitlichen Zwecken dienenden Fahrzeuge auszuschließen. Ein Ausschluß dieser Gefährdungshaftung, die keineswegs die Bewegungsfreiheit der Wehrmacht einschränkt, wie dies ohne § 32 RStVO. hinsichtlich der gesetzlichen Verkehrsvorschriften der Fall wäre, läßt sich nicht rechtfertigen; wenn der Gesetzgeber es für notwendig erachtet hat, wegen der Betriebsgefahr dieser Fahrzeuge eine sondergesetzliche Haftung einzuführen, so kann es für die Frage der Haftung keinen Unterschied begründen, ob der Gefährdungstatbestand durch ein Fahrzeug verwirklicht wird, das privaten oder hoheitlichen Zwecken dient[3]). Da die Militärluftfahrt infolge ihrer auf die militärischen Ausbildungszwecke gerichteten fliegerischen Tätigkeit im Verhältnis zur Zivilluftfahrt weitaus die meisten Unfälle verursacht, so würde die Haftung nach dem Luft-VG. gerade in den praktisch wichtigsten Fällen ausscheiden, falls die Anwendung dieses Sondergesetzes hier ausgeschlossen würde.

Bei Kraftfahrzeugunfällen sind für die Vertretung des Reichs (-Wehrmacht-)Fiskus (Heer) auch dann, wenn die Kraftfahrzeuge zu einer Abteilung gehören, die unmittelbar dem Reichskriegsminister untersteht, allgemein die Wehrkreisverwaltungen zuständig. Gemäß § 18 ZPO bestimmt sich daher der allgemeine Gerichtsstand nach dem Sitz der zutändigen Wehrkreisverwaltung, jedoch bleibt daneben der besondere Gerichtsstand des Unfallortes (§ 20 KFG) bestehen (Erlaß des Reichswehrministers vom 15. 10. 1931 — Heeres-Druckvorschrift 3 k IV M Dv. Nr. 16). Die Vertretung des Reichs(-Wehrmacht-) Fiskus (Luftwaffe) ist bisher noch nicht geregelt worden. Da jedoch anzunehmen ist, daß die Bestimmungen für das Heer hier entsprechend gelten, ist an Stelle der Wehrkreisverwaltung der Luftkreisintendant für die Vertretung bei Kraftfahrzeug- und Luftfahrzeugunfällen der Luftwaffe zuständig (Brandstätter und Hoffmann S. 724, 735).

2) Schleicher § 19 Anm. 1; Müller-Erzbach S. 227. Münster S. 287.

3) Es mag hier darauf hingewiesen werden, daß auch nach der Denkschrift des Entwurfs des Handelsgesetzbuchs (S. 311) und nach der Begründung zum Entwurf eines Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt (Drucks. des Reichstags IX. Legislaturperiode III. Sess. Nr. 89 S. 35) die Vorschriften der §§ 734—739 HGB, Art. 7 EG HGB auf den Reichsfiskus zur Anwendung kommen, wenn ein Kriegsschiff in Ausübung hoheitsrechtlicher Befugnisse mit einem Handelsschiff zusammenstößt (s. hierzu RG 79/178; 149/167 f.; Pappenheim, Zeitschrift für Handelsrecht Bd. 46/283.

II.
Die einzelnen Voraussetzungen der Haftung nach KFG. und LuftVG.

1.
Militärkraftfahrzeuge.

Voraussetzung für die Haftung nach dem KFG. und LuftVG. ist, daß der Schaden durch ein Kraftfahrzeug oder Luftfahrzeug entstanden ist. Da infolge der Vielgestaltigkeit der in Frage kommenden Militärfahrzeuge Zweifel entstehen können z. B. bei den Tanks oder hinsichtlich der als fliegende Zielobjekte dienenden Segelflugzeugmodelle, so bedarf es zunächst einer Untersuchung, was unter einem Kraftfahrzeug oder Luftfahrzeug im Sinne der Verkehrshaftpflichtgesetze zu verstehen ist.

Nach der Begriffsbestimmung in § 1 Abs. II KFG. gelten als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. Da durch das Aenderungsgesetz vom 21. 7. 1923 (RGBl. I S. 743) an Stelle der ursprünglichen Worte: „Wagen oder Fahrräder" der Oberbegriff Landfahrzeuge zur Beseitigung von Zweifeln eingeführt worden ist, hat die Streitfrage, ob zum Begriff des Wagens die Fortbewegung auf Rädern gehört, ihre Bedeutung verloren. Auf Grund der jetzigen Begriffsbestimmung kann es keinem Zweifel mehr unterliegen, daß auch die Tanks, die sich auf endlosen Gliederketten bewegen, als Kraftfahrzeuge im Sinne des Gesetzes zu gelten haben. Wenn auch ein Anhängerfahrzeug, für sich allein betrachtet, nach der gesetzlichen Begriffsbestimmung nicht als Kraftfahrzeug angesehen werden kann, da es nicht imstande ist, sich selbst durch Maschinenkraft fortzubewegen, so kommt doch in dem Falle, daß z. B. durch Schleudern eines mit einem Kraftfahrzeug verbundenen Anhängerfahrzeugs einem Dritten Schaden zugefügt wird, das Kraftfahrzeuggesetz zur Anwendung; denn das Anhängerfahrzeug bildet zusammen mit dem Motorwagen eine Betriebseinheit und ist insoweit als Bestandteil des Kraftfahrzuges anzusehen[4]). Sofern allerdings ein Kraftfahrzeug auf ebener Bahn eine Stundengeschwindigkeit von 20 km nicht überschreiten kann, fällt es nach der Ausnahmevorschrift des § 8 Nr. 2 nicht unter die Haftpflicht des § 7 KFG. Dies dürfte jedoch nur bei gewissen schweren Tanks zutreffen, da die meisten Tanks die Stundengeschwindigkeit von 20 km überschreiten können. Da indessen die Geltung der übrigen Teile des KFG. durch diese Ausnahmebestimmung nicht

4) RG in JW 1934/2334; KG JW 1932/806; OLG Kiel HRR 1931 Nr. 665; Müller § 1 A II; Isaac-Sieburg § 1 I. C. Wussow S. 32.

ausgeschlossen wird, so kann der Halter aus dem Kraftfahrzeuggesetz in Anspruch genommen werden und es obliegt ihm der Beweis, daß das Kraftfahrzeug keine höhere Geschwindigkeit als 20 km in der Stunde entwickeln kann. Die Vergünstigung des § 8 Nr. 2 setzt jedoch voraus, daß entweder die Bauart schlechthin die Ueberschreitung dieser Höchstgeschwindigkeit ausschließt oder wenigstens die zu deren Verhinderung angebrachten Vorrichtungen vom Führer überhaupt nicht oder nur in längerer und schwieriger Arbeit beseitigt werden können[5]). Dagegen gelten Kleinkrafträder seit dem Aenderungsgesetz vom 21. 7. 1923 nicht als Kraftfahrzeuge im Sinne des Gesetzes. Obwohl sie unter die gesetzliche Begriffsbestimmung fallen, wird für sie durch § 27 KFG. die Geltung sämtlicher Teile des KFG. ausdrücklich ausgeschlossen. Als Kleinkrafträder gelten nach der Verordnung vom 26. 3. 1928 (RGBl. I S. 91) solche bis zu 200 ccbm Hubraum[6]) Ueber die Abgrenzung der Militärkraftfahrzeuge im besonderen s. u. 2. (S. 11 f.)

2.
Militärluftfahrzeuge.

Luftfahrzeuge im Sinne des Gesetzes sind Luftschiffe, Flugzeuge, Ballone, Drachen und ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte. (§ 1 Abs. II LuftVG.). Diese gesetzliche Begriffsbestimmung gilt für sämtliche 3 Abschnitte des Luftverkehrsgesetzes, also auch für die Haftpflicht, da hier keine den §§ 8, 27 KVG. entsprechende Einschränkungen vorgesehen sind.

Wie die Worte in § 1 Abs. II „und ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte" andeuten, handelt es sich bei der Anführung der einzelnen Luftfahrzeugarten weder um eine erschöpfende noch um eine eindeutige Erklärung des Begriffs Luftfahrzeug. Da bei der ständig fortschreitenden Entwicklung der Technik die Schaffung anderer Arten von Fortbewegungsmitteln in der Luft durchaus im Bereich der Möglichkeit liegt, — man kann hier an das Raketenflugzeug denken — trug der Gesetzgeber diesem Umstande durch die umschreibende Bestimmung Rechnung[7]).

Die Streitfrage, ob auch Fallschirme im Sinne des § 1 Abs. II

---

5) RG 128/152; Müller § 8 A III, 2; Trendel-Innerlohner § 8 Anm. 10.

6) Da diese Kleinkrafträder in letzter Zeit durch die fortschreitende Technik eine erhebliche Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit erfahren haben und infolge ihrer Leichtigkeit auch in schwierigem Gelände gut verwendbar sind, dürften sie bald bei der Wehrmacht in größerem Umfange Verwendung finden.

7) Begründ. zu § 1 LuftVO; Schleicher § 1 LuftVO.

LuftVG. als Luftfahrzeuge anzusehen sind, — was mit der Begründung verneint wurde, daß darunter nur solche mit Steigkraft zu verstehen seien — ist durch die auf Grund des § 17 LuftVG. erlassene Verordnung über Luftverkehr vom 19.7.1930 hinfällig geworden; denn § 1 dieser Verordnung, der den Reichsverkehrsminister ermächtigt, Zweifel über die Zugehörigkeit eines Luftfahrzeugs zu einer der im § 1 LuftVO. bezeichneten Arten zu entscheiden, führt auch die Fallschirme als Luftfahrzeuge an[8]). Die Meinung[9]), daß § 1 Abs. II LuftVG. zur Beförderung von Personen geeignete Luftfahrzeuge voraussetze, ist nicht zutreffend; denn die LuftVO. macht weder eine derartige Einschränkung, noch geht sie von einer solchen Voraussetzung aus, wie sich auch aus § 15 LuftVO. ergibt: „Soll ein Fesselballon oder ein Drachen zur Beförderung von Personen verwendet werden ...". Allerdings ist nicht jedes zum Fliegen geeignete Gerät, wie Papierdrachen, Jahrmarktballone und ähnliches Spielgerät als Luftfahrzeug im Sinne des Gesetzes anzusehen. Eine solche Ansicht widerspräche offensichtlich dem Sinne und Zweck des Gesetzes, das sich nur auf solche Luftfahrzeuge bezieht, denen die Möglichkeit einer Gefährdung der Allgemeinheit nach der Verkehrsanschauung beizumessen ist. Aus diesem Grunde ist auch der in dem Entwurf 1928 vorgesehene Absatz II des § 1 LuftVO.: „Für Luftfahrzeuge, die sich nach ihrer Größe und Wirkung als Spielzeuge darstellen, gilt die Verordnung nicht" als überflüssig weggelassen worden[10]). Aber es gibt auch Fluggerät, das nicht der Beförderung dient, das trotzdem für die Allgemeinheit gefährliche Wirkungen verursachen kann wie z. B. größere Segelflugzeugmodelle, die, dem Wind steuerlos preisgegeben, erhebliche Entfernungen zurücklegen und hierbei Schaden anrichten können. Es kommt hier auf die Größe und Beschaffenheit sowie die Flugeigenschaften an, inwieweit ein derartiges Flugmodell als Luftfahrzeug jeweils anzusehen ist[11]). Flugzeuge, die auf Grund einer besonderen Konstruktion zugleich als Landfahrzeuge benutzt werden können — es sind bereits nach dieser Richtung hin Versuche gemacht worden — sind für die Dauer dieses Verkehrs als Landfahrzeuge zu betrach-

8) Die Bedeutung des Fallschirms in der Militärluftfahrt erschöpft sich nicht als Rettungsgerät. Der Fallschirm ist vielleicht geeignet, der Kriegstaktik neue Möglichkeiten zu erschließen. So bildet die Sowjet-Armee bereits seit längerem, neuerdings auch Frankreich, als neue Truppengattung eine Luftinfanterie aus, die von Flugzeuggeschwadern mittels Fallschirmabsprunges hinter die feindliche Front abgesetzt werden kann; s. näh. in „Deutsche Wehr" 1936 S. 469.

9) Basarke S. 67/68.

10) Begründung zu § 1 LuftVO.

11) Schleicher § 1 Anm. 9; Trusen S. 180.

ten. Hingegen sind Flugzeuge, solange sie nur die mit dem Abflug und der Landung notwendig verbundenen Bewegungen auf dem Erdboden ausführen, nicht als Kraftfahrzeuge zu behandeln, da dieser Teil der Tätigkeit dem Betrieb als Luftfahrzeug zuzurechnen ist, sodaß ausschließlich Luftrecht zur Anwendung kommt[12]).

Als Militärfahrzeug insbesondere ist jedes in den Dienst der Wehrmacht gestellte Kraftfahrzeug oder Luftfahrzeug anzusehen[13]). Für die Begriffsbestimmung des Militärfahrzeugs, die vor allem hinsichtlich des Militärluftfahrzeugs wegen der zahlreich damit zusammenhängenden völkerrechtlichen Fragen sehr umstritten ist, können nicht die besondere Bauart oder sonstige, möglicherweise für militärische Zwecke angebrachte Vorrichtungen maßgeblich sein[14]); denn es können auch Fahrzeuge, die nicht für die besondere militärische Verwendung gebaut sind, durchaus sonstigen militärischen Zwecken dienstbar gemacht werden, z. B. ein Lastkraftwagen oder ein langsam fliegendes Großflugzeug kann von der Wehrmacht für Truppen- oder Munitionstransporte in Dienst gestellt werden. Auf Grund des von der Militärverwaltung vorgenommenen Verwaltungsaktes der Indienststellung eines Kraftfahrzeugs oder Luftfahrzeugs wird dieses ohne weiteres zu einem Militärfahrzeug[15]). Ebensowenig kann ein wesentliches Merkmal des Begriffes eines Militärfahrzeugs darin erblickt werden, daß dieses von einer hierzu beauftragten Militärperson geführt wird[16]). Stellt man es auf ein derartiges persönliches Merkmal ab, so müßte man folgerichtig auch einem nicht im Dienste der Wehrmacht stehenden Fahrzeug die Eigenschaft eines Militärfahrzeugs zuerkennen, das z. B. von einer hierzu beauftragten Militärperson vor dem Abschluß eines Kaufvertrages zwecks Nachprüfung der von der Fabrik angegebenen Eigenschaften gefahren oder geflogen wird. Ferner würde danach einem im Dienste der Wehrmacht stehenden Kraftfahrzeug oder Luftfahrzeug, das ohne Wissen und Willen der übergeordneten Dienststelle von einem Soldaten zu Schwarzfahrten benutzt wird, nicht die Eigenschaft eines Militärfahrzeugs zugesprochen werden können. Ebenso unbrauchbar ist die Begriffsbestimmung, bei der

---

12) Schleicher § 1 Anm. 11; Müller § 7 BIa2a1bb.

13) Riesch S. 99; Römer, Dt. Recht 1935 S. 330.

14) So die von den Alliierten im Londoner Ultimatum vom 5. 5. 21 auf Grund des Art. 198 VV gegebene Begriffsbestimmung des Militärluftfahrzeugs; ebenso die auf Grund der Pariser Vereinb. v. 22. 5. 26 erl. VO v. 13. 7. 26.

15) Riesch S. 96; Meyer S. 89.

16) So Art. 31 des Pariser LuftVerk.Abkommens vom 13. 10. 19: „Jedes von einer hierzu beauftragten Militärperson befehligtes Luftfzg wird als Militärflzg betrachtet"; Klein S. 23.

das Eigentumsverhältnis ausschlaggebend ist[17]); denn es können auch Kraftfahrzeuge oder Luftfahrzeuge, die Privatpersonen gehören, als Militärfahrzeuge zu betrachten sein, z. B. wenn sie für militärische Zwecke beschlagnahmt oder von den Eigentümern der Militärverwaltung zur Verfügung gestellt werden.

3. Halter.

Ist also nach der hier vertretenen Auffassung jedes in den Dienst der Wehrmacht gestellte Kraftfahrzeug oder Luftfahrzeug als Militärfahrzeug zu betrachten, so ist nunmehr zu untersuchen, welche Bedeutung demgegenüber der Begriff des Halters besitzt, der im Kraftfahrzeuggesetz und Luftverkehrsgesetz eine Voraussetzung der Haftung bildet. Eine Begriffsbestimmung des Wortes Halter, den beide Gesetze in demselben Sinne gebrauchen, wird von diesen nicht gegeben. Nach der Begründung des Entwurfs zum KFG.[18]) ist als Halter anzusehen, „wer das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch hat, insbesondere den Führer stellt, die Betriebsmittel beschafft und die Reparaturen vornehmen läßt, ohne daß es dabei einen Unterschied begründet, ob er Eigentümer des Kraftfahrzeugs ist oder ob er als Nießbraucher, Pächter, Mieter oder Entleiher verwendet". Halter ist nach dieser amtlichen Begründung nicht „wem das Kraftfahrzeug lediglich zur Benutzung, sei es entgeltlich oder unentgeltlich überlassen wird, während der Ueberlasser nach wie vor die Kosten trägt, die durch die Aufbewahrung, Unterhaltung oder Benutzung des Kraftfahrzeugs verursacht werden".

Mit dieser Begriffsbestimmung deckt sich im wesentlichen die vom Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung vertretene Auslegung, nach welcher als Halter gilt, „wer das Fahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt"[19]). Dieser Begriffsbestimmung, nach welcher demnach die Haltereigenschaft weniger ein rechtliches als vielmehr ein wirtschaftliches und tatsächliches Verhältnis ist, folgt überwiegend auch die Rechtslehre[20]). Nach diesem Halterbegriff, der für die Haftpflicht maßgeblich ist, ist die Haltereigenschaft des Reichs(-Wehrmacht-)Fiskus hinsichtlich aller in den

17) Das erste luftrechtliche Abkommen zwischen Deutschland und Frankreich vom 29. 7. 13 unterstellte dem Begriff der militärischen Luftfahrzeuge solche, die im Eigentum der Militärverwaltung standen oder die unter ihren Insassen eine oder mehrere Militärpersonen in Uniform mitführten (RGBl I/602).

18) Drucksachen des Reichstags, 13. Legislaturperiode, 1. Session 1907—09 S. 12.

19) RG 91/270; 93/223; 120/159; 127/175; 150/136.

20) Müller § 7 III a; Isaac-Sieburg § 7 II B; Trendel-Innerlohner § 7 Anm. 8; Schleicher § 19 Anm. 7; Bredow-Müller S. 237.

Dienst der Wehrmacht gestellten Militärkraftfahrzeuge und Militärluftfahrzeuge zu bejahen, auch soweit sie nicht in seinem Eigentum stehen. Allerdings begegnet die Anwendung dieses Halterbegriffs auf den Reichs(-Wehrmacht-)Fiskus insofern einem Bedenken, als die Militärfahrzeuge auf Grund ihrer Indienststellung zu öffentlichen Sachen werden und demgemäß die Verfügungsgewalt des Fiskus gegenüber der Verfügungsgewalt der Kommandostellen zurücktritt. Solange die öffentlichen Sachen dem öffentlichen Dienst gewidmet sind, können sie durch privatrechtliche Handlungen ihrer öffentlichen Zweckbestimmung nicht entfremdet werden[21]). Die Streitfrage, ob die öffentlichen Sachen, soweit für sie nicht öffentliches Recht zur Anwendung kommt, der Eigentumsordnung des Privatrechts unterliegen, wie die herrschende Meinung annimmt[22]), oder ob sie dieser in jeder Beziehung entrückt sind[23]), kann hier unerörtert bleiben; denn für den Halterbegriff in diesen Verkehrshaftpflichtgesetzen, der nicht auf das Eigentumsverhältnis, sondern als sozialrechtlicher Begriff auf das tatsächliche Verhältnis abstellt, ist es gleichgültig, ob die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug privatrechtlicher oder öffentlichrechtlicher Art ist. Der Umstand, daß die Verfügungsgewalt über das Militärfahrzeug, solange es in den Dienst der Wehrmacht gestellt ist, von den Kommandostellen ausgeübt wird, schließt die Haltereigenschaft des Reichs(-Wehrmacht-)Fiskus nicht aus; denn der Staat als Träger von Hoheitsrechten und der Fiskus als Träger von Vermögensrechten sind nicht zwei von einander verschiedene juristische Personen, wie die überwundene polizeistaatliche Fiskuslehre annahm, sondern sie werden heute als ein einheitliches Rechtssubjekt vorgestellt, das nach beiden Rechtsordnungen, dem öffentlichen wie dem bürgerlichen Recht bleibt[24]).

Zweifel an der Haltereigenschaft des Reichs(-Wehrmacht-)Fiskus können insbesondere auch in dem Falle entstehen, wenn ein Militärfahrzeug zwecks Vornahme von Ausbesserungsarbeiten der Fabrik übergeben wird und bei den von dieser vorgenommenen Probefahrten oder Probeflügen einem Dritten Schaden zugefügt wird. Da jedoch durch eine derartige Ueberlassung des Fahrzeugs weder die Verfügungsgewalt der Wehrmacht aufgehoben wird noch diese Probefahrten auf Kosten der ausbessernden Fabrik vorgenommen werden, welche diese Probefahrten im Interesse des Auftraggebers vornimmt, so bleibt der Reichs(-Wehrmacht-)Fiskus nichtsdesto-

---

21) O. Mayer Bd. II S. 41; Koellreuter S. 119.

22) Fleiner S. 354; Jellinek S. 505; Stödter S. 7.

23) O. Mayer Bd. II S. 41; Maunz S. 72 f., 230 f.

24) Sievers in Fischers Zeitschrift für Verwaltungsrecht 1936: Das Verwaltungsrecht und der Fiskus im Dritten Reich, S. 19; Fleiner S. 39; O. Mayer Bd. I S. 118 f.

weniger Halter; denn der Auftraggeber weiß, daß zu einer sachgemäßen Ausbesserung regelmäßig Probefahrten erforderlich sind und ist mangels eines ausdrücklichen Vorbehaltes eine Einwilligung in die Vornahme der Probefahrten anzunehmen[25]). Auch wenn der Betriebsstoff hierfür von der Fabrik gestellt wird und vielleicht wegen der Geringfügigkeit des Betrages in der Kostenrechnung nicht besonders vermerkt ist, so werden doch die Kosten der Probefahrt aus dem Gewinn für die Ausführung der Ausbesserungsarbeiten gedeckt und gehen daher in Wirklichkeit zu Lasten des Auftraggebers[26]). Zwar ist die Möglichkeit einer Haltermehrheit durchaus zu bejahen, wenn im ausschlaggebenden Zeitpunkt des Unfalls sämtliche die Haltereigenschaft begründenden Voraussetzungen bei mehreren gegeben sind[27]); jedoch handelt es sich bei einer bloß zur Ausbesserung erfolgten Hingabe eines Fahrzeugs, insbesondere eines Militärfahrzeugs, regelmäßig nicht um eine Gebrauchsüberlassung, die der Halterbegriff voraussetzt.

Ferner können sich Zweifel hinsichtlich der Haltereigenschaft ergeben, wenn ein von der Wehrmacht gekauftes Fahrzeug von der Fabrik an den Standort des betreffenden Truppenteils überführt wird und hierbei ein Unfall entsteht. Es kommt hier auf die getroffenen Vereinbarungen über den Erfüllungsort an. Ist hiernach das verkaufte Fahrzeug auf Kosten und Gefahr der Fabrik am Standort des betreffenden Truppenteils abzuliefern, so bleibt die Fabrik bis zur Uebergabe Halterin, gleichgültig ob die Ueberführung durch Angehörige der Fabrik oder der Wehrmacht erfolgt; wird dagegen mangels dahingehender Vereinbarungen das Fahrzeug an dem nach § 269 BGB. grundsätzlich als Erfüllungsort geltenden Ort der Fabrik abgenommen, so wird damit der Reichs(-Wehrmacht-)Fiskus zum Halter. Dies folgt aus der Bestimmung des § 446 I BGB.; denn mit der Uebergabe verliert die Fabrik die Verfügungsgewalt und trägt der Käufer die Lasten der Sache, zu denen in einem weiteren Sinne auch die damit verbundene Halterhaftung zu rechnen ist[28]).

4. Unbefugter Benutzer.

Nach den gleichlautenden Bestimmungen des § 7 Abs. III KFG. und des § 19 Abs. II LuftVG. ist derjenige, der das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters benutzt, an Stelle des Hal-

---

§ 7 Anm. 8; Schleicher § 19 Anm. 7, Bredow-Müller S. 237.

25) KGJW 1929 S. 2063; 150/137.

26) RG 91/272 u. 304; 93/223; Bredow-Müller S. 238; Nelson S. 143.

27) RG 120/160; 127/176; Müller § 7 B III a.

28) OLG Hamburg i. OLG 14/44; Schleicher § 19 Anm. 7; Römer, ArchLR. Bd. V. S. 167.

ters zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Die Haftung des unbefugten Benutzers ist unabhängig von der Frage, wann der Halter durch diese unbefugte Benutzung seine Eigenschaft als Halter verliert; denn nach Sinn und Zweck dieser Bestimmungen fallen hierunter nur die Fälle vorübergehender Gebrauchsanmaßung; würde also ein Fahrzeug in Diebstahlsabsicht entwendet werden, so würde der bisherige Halter die Haltereigenschaft verlieren und der Dieb auf Grund seiner dauernden Gebrauchsanmaßung selbst zum Halter werden[29]). Wenn auch die unbefugte Benutzung von Militärfahrzeugen in Anbetracht der strengen Disziplin und Ueberwachung bei der Wehrmacht nur selten vorkommen wird, so ist nichtsdestoweniger die Frage der Haftung für Schwarzfahrten auch hier nicht ohne jede Bedeutung. Eine unbefugte Benutzung liegt nicht nur dann vor, wenn die Inbetriebsetzung des Fahrzeugs von vornherein ohne Wissen und Willen des Halters geschieht, sondern auch dann, wenn im Anschluß an eine befugte Fahrt eine unbefugte Benutzung erfolgt, z. B. wenn ein Fahrzeugführer bei einer Dienstfahrt ohne Erlaubnis seiner vorgesetzten Dienststelle einen Umweg oder eine Zwischenlandung macht, um jemand zu besuchen. Die Ausdrucksweise des Gesetzes „ohne Wissen und Willen" ist jedoch nicht zu eng auszulegen, sondern es ist das ausschlaggebende Gewicht auf die Worte „ohne Willen" zu legen. Auf das Wissen kommt es nur dort an, wo das Nichtwissen die Schlußfolgerung auf den fehlenden Willen zuläßt[30]) Es kann nämlich nicht dem Sinn und Zweck des Gesetzes entsprechen, den Halter auch dann haften zu lassen, wenn er zwar von der unbefugten Benutzung Kenntnis hat, diese jedoch seinem Willen widerspricht, z. B. der Halter sieht einen Unbefugten mit seinem Fahrzeug davonfahren, ohne dies aber verhindern zu können.

Nicht jede Abweichung des Fahrzeugführers von dem ausdrücklich oder stillschweigend erklärten Willen des Fahrzeughalters ist schlechthin als unbefugte Benutzung anzusehen, vielmehr ist auch der mutmaßliche Wille zu berücksichtigen; dies gilt insbesondere für die durch wichtige Umstände veranlaßten Abweichungen, z. B. wenn ein Flugzeugführer infolge einer Schlechtwetterzone einen Umweg macht oder einen anderen Flughafen als den ihm vorgeschriebenen anfliegt. Allerdings ist dieser mutmaßliche Wille nach einem objektiven Maßstab zu beurteilen: „Maßgebend für die Beurteilung der Frage, ob bei Abweichungen von den Anweisungen des Halters die Benutzung des Fahrzeugs als erlaubt oder unerlaubt zu gelten hat, muß sein, ob die vom Halter gebilligte Benutzung bei verständiger Würdigung seiner Willensmeinung noch als

29) Isaac-Sieburg § 7 II, IV; Kirchner § 7 Anm. 23.
30) Isaac-Sieburg § 7 IV, II C.

mit der tatsächlich ausgeführten Benutzung im wesentlichen übereinstimmend erachtet werden kann"[31]). Hier entfällt eine halterähnliche Benutzung, sodaß die Haftung des Fahrzeugführers an Stelle des Halters nicht gerechtfertigt wäre.

Ist jedoch die unbefugte Benutzung durch ein Verschulden des Halters ermöglicht worden, so bleibt doch seine Haftung weiter bestehen (§ 7 III, 2 KFG., § 19 II, 2 LuftVG.). Es handelt sich hier um eine eigenartige Vermischung der Haftung für Gefährdung und Verschulden; auf Grund dieses Verschuldens geht der Halter seiner Befreiung verlustig und es tritt wieder die in §7 Abs. I, § 19 Abs. I LuftVG. bestimmte Gefährdungshaftung neben der des unbefugten Benutzers ein. Dies folgt eindeutig aus den Worten: „Daneben bleibt der Halter zum Ersatze des Schadens verpflichtet"[32]). An die Sorgfaltspflicht des Halters hinsichtlich der Ueberwachung des Fahrzeugs und des Führers werden vom Reichsgericht sehr strenge Anforderungen gestellt[33]).

5. a) Betrieb eines Kraftfahrzeugs.

Als weitere Haftungsvoraussetzung ist nach dem Kraftfahrzeuggesetz und nach dem Luftverkehrsgesetz der Betrieb eines Fahrzeugs erforderlich. Da diese Gesetze selbst keine Begriffsbestimmung geben, was als Betrieb zu gelten hat, so ist diese im Wege der Auslegung zu ermitteln. Derselbe Ausdruck wird auch im § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. 6. 1871 gebraucht. Es liegt daher nahe, die Auslegung des Betriebsbegriffes einheitlich für alle drei Gesetze vorzunehmen. Dies ist jedoch nicht angängig; denn eine entsprechende Anwendung des durch die Rechtslehre und Rechtsprechung entwickelten Betriebsbegriffes des § 1 RHaftpflG. kommt aus dem Grunde nicht in Betracht, weil der Betrieb einer Eisenbahn sich wesentlich von dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs oder Luftfahrzeugs unterscheidet. Nach der feststehenden Rechtsprechung des Reichsgerichts und der Rechtslehre erschöpft sich der Betrieb einer Eisenbahn nicht in der Bewegung eines einzelnen Zuges, sondern er umfaßt das gesamte Eisenbahnunternehmen nach der bahntechnischen Seite, das in dem Zusammenwirken zahlreicher Betriebsmittel und Einrichtungen besteht[34]). Daher bezieht sich der Betriebsbegriff in § 1 RHaftpfl.G. nicht nur auf die Durchführung der Beförderung, sondern auch auf die ihrer Vorbereitung oder Ab-

31) so RG 119/351; Isaac-Sieburg § 7 IV, II C; Kirchner S. 121.
32) RG 136/8; Müller § 7 Abs. III C; Schleicher § 19 Anm. 8 b.
33) RG 119/352; 136/9.
34) RG 55/231; 122/271 JW 1931/1502; RG 133/274; Seligsohn § 1 Anm. 22; Ennecc.-Lehm. § 245 I 2 b; Nelson S. 82; Müller § 7 B I a 1.

wicklung dienenden Vorgänge, wenn sie auf die dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahr zurückzuführen sind, z. B. wenn jemand auf dem Bahnsteig infolge des Gedränges oder des eiligen Aus- und Einsteigens verletzt wird[35]). Demgegenüber bildet das einzelne Kraftfahrzeug oder Luftfahrzeug selbst die Quelle der damit verbundenen Betriebsgefahr. Eine Uebertragung dieses Betriebsbegriffes im § 1 RHaftpfl.G. auf das Kraftfahrzeuggesetz und Luftverkehrsgesetz stände aber auch im Widerspruch zu dem klaren Wortlaut dieser Gesetze; denn im Gegensatz zu § 1 RHaftpfl., der nicht von einem einzelnen Eisenbahnzug spricht, sondern von der Eisenbahn schlechthin, ist in § 7 Abs. I KFG. und § 19 Abs. I LuftVG. in eindeutiger Weise von dem Betrieb eines Fahrzeugs die Rede und nicht von einem Unternehmen. Die haftungsbegründende Betriebsgefahr beschränkt sich daher nach dem KFG. und LuftVG. auf den Betrieb eines bestimmten Fahrzeugs[36]). Die Auslegung des Betriebsbegriffes in dem hier vertretenen Sinne ist insbesondere hinsichtlich des Reichs(-Wehrmacht-)Fiskus als Halter zahlreicher Fahrzeuge von grundlegender Bedeutung; denn würde man mit Eger[37]) darunter entsprechend dem Betriebsbegriff des § 1 RHaftpflG. den Kraftwagenbetrieb als Ganzes verstehen, so würden auch solche Handlungen, die mit dem Betrieb eines einzelnen Fahrzeugs in keinem zeitlichen Zusammenhang stehen, insbesondere reine Vorbereitungshandlungen wie z. B. das Tanken von Betriebsstoffen sich als haftungbegründende Betriebshandlungen darstellen. Der Unterschied dieser beiden Auslegungen tritt vor allem in dem Fall bedeutsam hervor, wenn zwei Militärkraftfahrzeuge oder -luftfahrzeuge bei einer Uebung im Verband zusammenstoßen und hierbei Dritten Schaden zufügen; während nach der von Eger vertretenen Meinung sich die Haftung des Reichs(-Wehrfacht-)Fiskus lediglich auf einen der im § 13 KFG., § 23 LuftVG. vorgesehenen Höchstbeträge beschränkt, haftet dieser als Halter der beiden Fahrzeuge nach der hier vertretenen Auslegung für jedes der beiden mit dem Höchstbetrag.

Da entsprechend der Verschiedenartigkeit der Betriebsart auch der Gefahrenbereich beim Kraftfahrzeug und Luftfahrzeug ein verschiedenartiger ist, so ist demgemäß der Betriebsbegriff für das Kraftfahrzeuggesetz und das Luftverkehrsgesetz besonders zu bestimmen.

Hinsichtlich des Kraftfahrzeugs entspricht allein die Auslegung des Betriebsbegriffes im rein technischen Sinn dem Zweck des KFG.,

---

35) RG 126/139 u. JW 1906/575; Seligsohn § 1 Anm. 39.

36) RG 122/271; Müller § 7 B Ia 1; Schleicher § 19 Anm. 3; Ennecc.-Lehmann § 246 I, 2. — A. M. Eger S. 58.

37) Eger S. 58.

die Allgemeinheit vor den besonderen Gefahren des Kraftfahrzeugs zu schützen. Diese Gefahren bestehen jedoch nur, wenn und solange die durch die Entzündung des Gasgemisches erzeugte Triebkraft wirksam ist. Da auch nach dem für die Auslegung des Wortes „Betrieb" zu berücksichtigenden Sprachgebrauch darunter die bestimmungsmäßige Tätigkeit des Fahrzeugs zu verstehen ist, so liegt ein Betrieb des Kraftfahrzeugs im Sinne des § 7 KFG. nur dann vor, wenn die motorische Triebkraft zum Zweck der bestimmungsmäßigen Fortbewegung des Kraftfahrzeugs wirksam ist. Lediglich die infolge der eigenen maschinellen Triebkraft erzeugte Bewegung des Motors oder des Fahrzeugs stellt nach dieser hier vertretenen maschinentechnischen Auslegung einen Betrieb eines Kraftfahrzeugs dar[38]). Ein Kraftfahrzeug, das durch fremde Kräfte in Bewegung gesetzt wird — z. B. ein parkendes Auto wird durch einen Windstoß in Bewegung gesetzt oder ein Kraftwagen wird durch einen anderen geschleppt — gilt nicht als in Betrieb befindlich. Der Betrieb eines Kraftfahrzeugs beginnt nicht früher und nicht später als mit dem Anlassen des Motors und dauert so lange, als noch der Motor in Bewegung bleibt, auch wenn das Fahrzeug selbst stillsteht. Erfolgt jedoch das Anlassen des Motors nicht zum Zweck der Fortbewegung des Fahrzeugs, so liegt kein Betrieb im Sinne des § 7 KFG. vor, z. B. wenn in einer Werkstatt lediglich der Motor ausgeprobt wird oder wenn eine Zugmaschine mit einer 20 Stdkm. übersteigenden Höchstgeschwindigkeit lediglich als Antriebsmaschine für eine andere Maschinenanlage benutzt wird, da diese dann einem stationären Motor gleichzustellen ist[39]). Das Kraftfahrzeug ist außer Betrieb, wenn die motorische Triebkraft aufgehört hat, wirksam zu sein; dies schließt nicht aus, ein Kraftfahrzeug auch dann noch als in Betrieb befindlich anzusehen, wenn es bei Abstellen des Motors als Nachwirkung des motorischen Antriebs die Bewegung fortsetzt[40]).

Gegenüber diesem maschinentechnischen Betriebsbegriff, der überwiegend von der Rechtslehre vertreten wird, steht das Reichsgericht hinsichtlich der Beendigung des Betriebs eines Kraftfahrzeugs auf einem anderen Standpunkt, den man am besten als verkehrstechnischen kennzeichnen kann. Nach der vom Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung vertretenen verkehrstechnischen Auffassung befindet sich ein Kraftwagen trotz völliger Ruhe des Motors und des Fahrzeugs noch im Betrieb, wenn diese Ruhe nicht am

38) Müller § 7 B I a 2; Isaac-Sieburg § 7 I A; Nelson S. 107; Bezold in JW 1929/914 und S. 2055; Plum ebenda S. 916.

39) Müller § 7 B I a 4.

40) Müller § 7 B I a 2; Isaac-Bieb. § 7 I A 3; Bezold i. JW 1929/914.

Fahrtziel, sondern nur bei einer vorübergehenden Fahrtunterbrechung eingetreten ist[41]). Selbst dann nimmt das Reichsgericht noch die Fortdauer des Betriebs an, wenn bei einem längeren Verweilen am Ziel der Fahrt die Rückbeförderung nach dem Ausgangspunkt der Fahrt beabsichtigt ist[42]). Nach diesem verkehrstechnischen Betriebsbegriff des Reichsgerichts ist schließlich die Absicht, die den Führer bei einer Fahrtunterbrechung leitet, dafür maßgeblich, ob das völlig stillstehende Kraftfahrzeug sich noch im Betrieb befindet, je nachdem dieser ein kürzeres oder längeres Verweilen beabsichtigt[43]). Fährt ein Kraftfahrzeug auf ein anderes auf, das mit abgestelltem Motor vor einer Gastwirtschaft steht, so können die verletzten Insassen des ersteren auf Grund der Gefährdungshaftung gegen den Halter des anderen Kraftwagens Schadensersatzansprüche geltend machen, da auch das völlig stillstehende Kraftfahrzeug noch als im Betrieb befindlich gilt, wenn dessen Führer „nur ein kurzes Anhalten beabsichtigte". Beabsichtigte der Führer des haltenden Kraftwagens hingegen, in der Gastwirtschaft zu übernachten, so wäre auch nach dem vom Reichsgericht vertretenen Betriebsbegriff das stillstehende Kraftfahrzeug nicht mehr im Betrieb und würde daher eine Gefährdungshaftung nach KFG. ausscheiden, trotzdem sich an den äußeren Umständen in beiden Fällen nicht das geringste geändert hat. Diese Subjektivierung des Betriebsbegriffes durch das Abstellen auf die jeweilige Entschließung des Fahrzeugführers über die Art der Fahrtunterbrechung ist abzulehnen; denn sie führt nicht nur zu Beweisschwierigkeiten hinsichtlich der für eine Fahrtunterbrechung maßgeblich gewesenen Absicht des Fahrzeugführers, sondern sie bedeutet auch eine Erweiterung der Gefährdungshaftung, die nicht von der Zufälligkeit der den Fahrzeugführer bei einer Fahrtunterbrechung jeweils leitenden Absicht abhängig gemacht werden kann. Alle derartigen Schwierigkeiten und Unzuträglichkeiten hinsichtlich der Frage der Beendigung des Betriebs werden nach dem hier vertretenen maschinentechnischen Betriebsbegriff vermieden; denn hiernach ist der Betrieb eines Kraftfahrzeugs immer dann beendet, wenn die maschinelle Triebkraft aufgehört hat, auf Motor oder Fahrzeug einzuwirken, gleichgültig ob dies am Fahrtziel oder bei einer sonstigen Fahrtunterbrechung der Fall ist.

Ein Betrieb im Sinne des § 7 KFG. liegt auch dann vor, wenn dieser nicht auf öffentlichen Wegen oder Plätzen stattfindet[44]). Im Gegensatz zu den Verkehrsvorschriften (§ 1 ff. KFG.), die sich nach ihrem Wortlaut nur auf den Verkehr auf öffentlichen Wegen be-

41) RG 95/186; 122/271; 126/334; JW 1929/914/2055.
42) RG Seuff.A. 69/Nr. 174 S. 319.
43) RG 126/336; 132/262; RG DAR 1930/263.
44) Müller § 7 B I a 4.

ziehen, enthalten die Haftungsvorschriften des KFG. keine derartige Einschränkung. Wenn daher z. B. Zuschauer in einem Manövergelände durch ein Militärkraftfahrzeug verletzt werden, so greift die Haftung nach dem KFG. Platz.

b) Betrieb eines Luftfahrzeugs.

Hinsichtlich des Betriebes eines Luftfahrzeugs ist jedoch mit dem maschinentechnischen Betriebsbegriff, der den Betrieb eines Kraftfahrzeugs in praktisch brauchbarer Weise bestimmt, nicht auszukommen; denn der Betrieb eines Luftfahrzeugs ist anders geartet als der eines Kraftfahrzeugs. Außer dem motorischen Antrieb beim Flugzeug und Luftschiff dient sämtlichen Luftfahrzeugen die Luft als tragende oder treibende Kraft. Da die bewegte Luft in ihrer gefährlichen Einwirkung auf das Luftfahrzeug unberechenbar ist, so kann für den Betriebsbegriff im Sinne des LuftVG. nicht maßgeblich sein, ob im einzelnen Fall die gefahrbringende Einwirkung der Luft zum Zwecke der bestimmungsmäßigen Bewegung stattgefunden hat oder ob diese Einwirkung ungewollt war. Ein die Haftpflicht begründender Betriebsunfall ist auch dann anzunehmen, wenn ein aus der Halle geschlepptes Luftschiff oder Flugzeug, dessen Motor noch nicht in Betrieb gesetzt ist, durch einen heftigen Windstoß fortgetragen oder umgeworfen wird. Dem Zweck des Luftverkehrsgesetzes, die Allgemeinheit vor den besonderen Gefahren der Luftfahrt zu schützen, vermag nur eine weite Fassung des Betriebsbegriffes gerecht zu werden. Dementsprechend ist unter dem Betrieb eines Luftfahrzeugs im Sinne des § 19 LuftVG. die Einwirkung der ihm eigentümlichen Triebkräfte zu verstehen[45]). Diese Begriffsbestimmung ist auch geeignet, für den Betrieb aller Luftfahrzeugarten verwendet zu werden. Demnach beginnt beim Motorflugzeug und Luftschiff der Betrieb nicht erst mit dem Anwerfen der Motoren, sondern bereits dann, wenn es der Einwirkung des Windes auf seine Flächen ausgesetzt wird; er endet, falls die Motoren bereits abgestellt sind, erst mit der Beseitigung dieser Einwirkung des Windes. Beim Freiballon und Fesselballon beginnt der Betrieb, wenn diese im Freien mit dem Traggas gefüllt werden, mit dem Augenblick, wo das Traggas ausreicht, um die Gondel vom Boden abzuheben und er endet entsprechend mit der Beseitigung dieser Einwirkung[46]). Allerdings sind auf Grund dieser ausdehnenden Auslegung des Wortes Betrieb auch gewisse Vorbereitungshandlungen und Abschlußhandlungen wie z. B., das Herausschaffen und

45) Schleicher § 19 Anm. 3; Busse § 19 Anm. 4; Gottscho S. 28; Nelson S. 108; Römer S. 168; Wimmer S. 77; Trusen S. 179; Winklhöfer S. 30.

46) Schleicher § 19 Anm. 3.

Einbringen der Luftfahrzeuge in die Halle als haftungsbegründende Betriebshandlungen anzusehen. Dies bedeutet jedoch keineswegs eine Verwischung des grundsätzlichen Unterschiedes gegenüber dem das Unternehmen als Ganzes umfassenden Betriebsbegriff des § 1 Reichshaftpflichtgesetz, dessen Uebertragung auf das LuftVG. bereits mit eingehender Begründung abgelehnt wurde; denn diese Betriebshandlungen beschränken sich auch nach der hier vertretenen Begriffsbestimmung stets auf ein bestimmtes Luftfahrzeug, worauf angesichts der von Bredow-Müller geäußerten Bedenken[47]) hingewiesen werden muß. Diese weite Fassung des Betriebsbegriffes entspricht auch der in der Begründung zum Entwurf von 1921 ausgesprochenen gesetzgeberischen Absicht[48]). Hingegen sind solche Handlungen, die sich zwar auf die Betriebsbereitschaft eines Luftfahrzeugs beziehen, jedoch in keinem zeitlichen Zusammenhang mit dem Einwirken der Triebkräfte stehen, nicht als Betriebshandlungen im Sinne des § 19 LuftVG. anzusehen, wie z. B. das Einfüllen der Betriebsstoffe[49]).

6. Die Bedeutung der Worte: „Beim Betrieb".

Nach der übereinstimmenden Ausdrucksweise in § 7 KFG. und § 19 LuftVG. ist Voraussetzung, daß der Unfall beim Betrieb eines Fahrzeugs entstanden ist. Diesem Erfordernis ist damit nicht genügt, daß der Unfall während des Betriebs eingetreten ist; vielmehr ist auch ein innerer Zusammenhang notwendig. Auch für die auf den Verkehrshaftpflichtgesetzen beruhende Haftung ist der innere Zusammenhang nach der von der herrschenden Meinung vertretenen Theorie der adäquaten Verursachung[50]) zu beurteilen[51]). Nach dieser Lehre wird ein ursächlicher Zusammenhang nicht schon dann angenommen, wenn eine Handlung oder Unterlassung nicht hinweggedacht werden kann, ohne daß der Erfolg entfällt, sondern sie

47) Bredow-Müller S. 220.

48) Begr. zu §§ 15 II, 16 S. 14 ff: Der Ausdruck „beim Betrieb eines Luftfahrzeugs" bedeutet nicht dasselbe wie „bei der Fahrt eines Luftfzg. Vielmehr ist ein Schaden beim Betrieb auch dann entstanden, wenn er bei den Vorbereitungen für den Aufstieg, bei Einbringung des Fahrzeugs in die Halle, bei Verankerung eines auf freiem Felde gelandeten Fahrzeugs, bei dessen Abbeförderung oder bei ähnlichen Anlässen auftritt".

49) Schleicher § 19 Anm. 3; Bredow-Müller S. 220; Römer S. 168.

50) Auf die einzelnen über den Kausalzusammenhang aufgestellten und in einem umfangreichen Schrifttum behandelten Theorien kann im Rahmen dieser Arbeit nicht eingegangen werden.

51) Müller § 7 B I a b 1; Isaac-Sieb. § 7 I A 3 B; Nelson S. 87; Kirchner S. 67; Schleicher Anm. 4; Bredow-Müller S. 225.

muß auch im allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen, ganz unwahrscheinlichen und nach dem regelmäßigen Lauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen zur Herbeiführung des eingetretenen Erfolges geeignet gewesen sein[52]).

Die Gefährdungshaftung der Verkehrshaftpflichtgesetze tritt jedoch nur für diejenigen durch den Betrieb adäquat verursachten Unfälle ein, die zugleich eine Verwirklichung der besonderen Betriebsgefahren aufweisen[53]). Eine unterschiedslose Haftung für jeden Schaden würde dem Sinn und Zweck der Verkehrshaftpflichtgesetze nicht gerecht werden, da diese wegen der mit dem Betrieb verbundenen besonderen Gefahren die Gefährdungshaftung eingeführt haben. Diese besondere Gefährlichkeit ist jedoch regelmäßig gegeben, jedenfalls nach dem hier vertretenen Betriebsbegriff, wenn der Unfall in einem adäquaten ursächlichen Zusammenhang mit dem Einwirken der dem Kraftfahrzeug oder Luftfahrzeug eigentümlichen Triebkräften steht. Allerdings ist nicht hierfür erforderlich, daß die schädigende Einwirkung dem Kraftfahrzeug oder Luftfahrzeug ausschließlich eigen ist, sondern es genügt, daß durch den Betrieb eines solchen Fahrzeugs ein Unfall nach der Art des eingetretenen im allgemeinen mit einem höheren Grad von Wahrscheinlichkeit begünstigt wird als dies sonst der Fall wäre[54]).

Eine Haftung tritt jedoch dann nicht ein, wenn der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Unfall und dem Betrieb eines Fahrzeugs unterbrochen ist. Eine solche Unterbrechung liegt dann vor, wenn in der Reihe der zwischen dem Vorgang und dem Erfolg liegenden Zwischenbedingungen eine solche vorhanden ist, die für sich allein zur Herbeiführung des Erfolges geeignet war. Zur Erläuterung dieser Ausführungen mögen nachstehende Beispiele dienen:

Erfährt eine schwer nervenleidende Person infolge des Anblicks eines ruhig fahrenden Panzerwagens eine derartige Verschlimmerung ihres Leidens, daß der Tod eintritt, so fehlt es an einem für die Haftung ausreichenden adäquaten Kausalzusammenhang; denn die Fahrt eines Panzerwagens ist nicht nach der allgemeinen Erfahrung des Lebens geeignet, den Tod eines unbeteiligten Dritten durch Nervenerkrankung herbeizuführen; „eine solche Folge ist kein Ausfluß der dem Kraftfahrzeugbetrieb eigentümlichen Gefahren, vielmehr ist der Tod erst ermöglicht worden durch die nicht allgemeine, sondern außergewöhnliche besondere Beschaffenheit der Nerven der

52) RG 81/361; 133/127; 126/137; Oertmann, Vorbem. zu § 249 ff S. 54.

53) RG 1929/916 JW; RG 132/265; Eger S. 60; RG 69/361; Isaac-Sieb. § 7 I A 3 S. 137; Thora S. 41; Trusen S. 185; Neumann S. 53.

54) Isaac-Sieb. a. a. O.; Nelson S. 120; Volkerding S. 34.

betroffenen Person"[55]). Wenn dagegen jemand durch einen abspringenden Autoreifen leicht verletzt worden ist, aber an den Folgen der durch die Schreckwirkung eingetretenen Herzlähmung stirbt, so ist das Vorliegen eines adäquaten ursächlichen Zusammenhangs zu bejahen; denn der Betrieb eines Kraftfahrzeugs ist allgemein geeignet, durch abspringende Teile eine derartige Verletzung und Schreckwirkung herbeizuführen. Tritt aber der Tod einer durch den von einem Kraftfahrzeug oder Luftfahrzeug abspringenden Teil nur leicht verletzten Person infolge des Zusammenstoßes des diese zum Arzt befördernden Autos ein, so ist der adäquate Kausalzusammenhang als unterbrochen anzusehen; denn der Eintritt des Todes findet seine zureichende Begründung in dem Wagenzusammenstoß, der in einem so entfernten Zusammenhang mit dem ursprünglichen Ereignis steht, daß er nach der allgemeinen Lebenserfahrung vernünftigerweise nicht mehr in Betracht gezogen werden kann[56]).

Der Betrieb des Fahrzeugs braucht jedoch weder die alleinige noch die vorwiegende oder unmittelbare Ursache des Unfalls zu sein, wenn nur die adäquate Bedingungskette durch die Mit- und Zwischenursache keine Unterbrechung erleidet[57]). Der Meinung[58]), daß der Betriebsvorgang den Unfall unmittelbar verursacht haben müsse, kann nicht zugestimmt werden; denn der Begriff des Kausalzusammenhangs wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß mehrere Ursachen durch ihr Zusammenwirken den Erfolg herbeiführen. Als Zwischenglied für die Auslösung der schädigenden Wirkung kann hier die Mitwirkung von Menschen, Tieren oder leblosen Sachen in Frage kommen. Wenn daher ein Mensch, durch das Hupen eines plötzlich auftauchenden Kraftfahrzeugs erschreckt, zur Seite springt und dabei von einer Straßenbahn überfahren wird, oder wenn ein Pferd infolge des Motorgeräusches eines ganz tief über die Straße fliegenden Flugzeugs scheut und beim Durchgehen einen Menschen verletzt, so liegt in beiden Fällen eine die Haftung nach dem KFG. und dem LuftVG. begründende adäquate Verursachung vor. Die adäquate Bedingungskette wird weder durch das unsachgemäße Verhalten der von der Straßenbahn überfahrenen Person noch durch die natürliche Eigenart der Pferde, scheu zu werden, unterbrochen; denn diese Betriebsvorgänge sind auch dann, wenn sie vollkommen betriebsgemäß sind, allgemein geeignet, eine derartige Schreckwirkung hervorzurufen. Wenn dagegen ein Pferd infolge des unge-

55) Müller § 7 B I a b 1.

56) RG in RdK 1928/327.

57) RG 129/131; HRR 1931 Nr. 664; Oertmann, Vorb. zu § 249 ff S. 54; Müller § 7 B I b 2; Isaac-Sieb. S. 142; Bredow-Müller S. 229; Nelson S. 119.

58) Flad in LZ 1916/1156; Schleicher § 19 Anm. 4.

wohnten Anblicks eines auf der Straße vollkommen bewegungs- und geräuschlos stehenden Panzerwagens, der die Fahrt vorübergehend unterbrochen hat, scheut und hierbei Schaden anrichtet, so wäre, selbst wenn man auf Grund des hier abgelehnten verkehrstechnischen Betriebsbegriffes mit dem Reichsgericht das Fahrzeug als noch im Betrieb befindlich ansehen würde, ein Betriebsunfall jedenfalls aus dem Grunde zu verneinen, weil die adäquate Verursachung durch die besonders schreckhafte Veranlagung des Pferdes unterbrochen wird; denn der Anblick eines ruhig dastehenden Fahrzeugs ist nicht allgemein geeignet, den Eintritt dieses Erfolges herbeizuführen[59]). Keinem Zweifel kann das Vorliegen des Kausalzusammenhangs dann unterliegen, wenn eine leblose Sache Zwischenglied der Bedingungskette ist, z. B. wenn ein Kraftfahrzeug gegen einen Baum oder ein Flugzeug gegen einen Antennenmast rennt und durch das Umstürzen des Baumes oder des Mastes jemand verletzt wird.

Sehr umstritten ist die Frage, ob auch für den bei einem Absturz oder einer Landung eines Flugzeugs durch herbeiströmende Neugierige angerichteten Flurschaden eine Haftung auf Grund des § 19 LuftVG. gegeben ist. Dies ist zu verneinen; denn das schadenstiftende Betreten der Flur beruht auf der freien Willensentschließung der Zuschauer, sodaß insoweit die durch das niedergehende Luftfahrzeug in Lauf gesetzte Kausalreihe unterbrochen wird[60]). Der aus Neugierde angerichtete Schaden fällt den Zuschauern als eigenes Verschulden zur Last, für das sie selbst dem Grundstückseigentümer gegenüber einzustehen haben. Auch handelt es sich hier nicht um eine dem Luftfahrzeugbetrieb eigentümliche Gefahr; denn ein derartiges Zusammenströmen Neugieriger pflegt ebenfalls bei anderen selteneren Ereignissen einzutreten, z. B. ein Kraftwagen stürzt in einer Kurve über die Böschung auf ein bebautes Feld[61]). Anders ist allerdings das unmittelbar nach dem Absturz eines Luftfahrzeugs zwecks Hilfeleistung erfolgende Herbeieilen zu beurteilen; denn in diesem Fall entspricht das Zuhilfeeilen einer moralischen Pflicht und ist demgemäß als eine adäquate Folge anzusehen[62]).

Hier interessiert ferner die Frage, inwieweit der Schaden, der durch das Herabfallen oder Herabwerfen von Gegenständen aus einem Luftfahrzeug entstanden ist, eine Haftung aus § 19 LuftVG. begründet. Soweit es sich um den Abwurf von Ballast oder das

---

59) RG JW 1907/394; Müller § 7 B I b 2; Bredow-Müller S. 229; Busse S. 104.

60) So auch die überwiegende Meinung: Schleicher § 19 Anm. 4, 6 d; Bredow-Müller S. 228; Müller EE 41/17; Busse § 19 Anm. 5; Wimmer S. 82.

61) Bredow-Müller S. 228; Nelson S. 123.

62) RG JW 1911/366; Wimmer S. 82; Kirchner S. 72.

Herabfallen von Flugzeugteilen handelt, unterliegt die Haftung aus § 19 LuftVG. keinem Zweifel; denn es liegt hier eine dem Betrieb eigentümliche Schadensverursachung vor. Dies gilt auch für den beim Fallschirmabspringen entstandenen Schaden. Zweifelhaft ist dagegen, ob ein Betriebsunfall auch dann gegeben ist, wenn z. B. in der Nähe eines militärischen Uebungsplatzes arbeitende Personen durch abirrende Kugeln aus dem Maschinengewehr eines Jagdflugzeugs beim Zielschießen verletzt werden. In Anlehnung an die vom Reichsgericht zu § 1 RHaftpflG. entwickelte Rechtsprechung[63]), wonach die schädigende Einwirkung der aus einem fahrenden Zug herausgeworfenen Gegenstände als Betriebsunfall gilt, da die unter gewöhnlichen Umständen meist gefahrlose Handlung erst durch die Zuggeschwindigkeit besonders gefährlich wird, ist auch hier das Vorliegen eines Betriebsunfalls anzunehmen; denn infolge der Fluggeschwindigkeit, der Flughöhe und des unberechenbaren Einflusses des Windes — z. B. durch eine plötzlich auftretende Windböe, die das Flugzeug erfaßt und herumwirft, erhalten die Kugeln aus den mit dem Motor starr verbundenen Maschinengewehren eine ganz andere Zielrichtung — wird die Gefahr der Abirrung der Geschosse gegenüber den auf der Erde vorgenommenen Schießübungen erheblich erhöht[64]). Bejaht man also einen Betriebsunfall, so kommt es darauf, daß der Schaden in Ausübung hoheitlicher Befugnisse entstanden ist, für die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen auf Grund des LuftVG. nicht weiter an, wie bereits unter B I ausgeführt worden ist.

Außer diesem inneren Zusammenhang ist weiterhin ein äußerer Zusammenhang zwischen dem Unfall und dem Betriebsvorgang erforderlich. Ein solcher setzt voraus, daß ein unmittelbarer (näherer) örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang besteht[65]). Durch dieses Erfordernis wird die Gefährdungshaftung für die durch den Betrieb eines Kraftfahrzeugs oder Luftfahrzeugs adäquat verursachten Schadensfälle eingeschränkt; denn es sind durchaus Schadensfälle möglich, die in einem inneren Zusammenhang mit einem Betriebsunfall stehen, die aber weder einen örtlichen noch zeitlichen Zusammenhang hiermit aufweisen, z. B. eine Mutter, deren Kind von einem Kraftfahrzeug überfahren worden ist, erfährt erst nach einigen Stunden den Tod ihres

---

63) RG JW 1905/405; JW 1911/192; EE 22/72; Seligsohn § 1 Anm. 157.

64) Bredow-Müller S. 228; Müller EE 41/17; Schleicher § 19 Anm. 4; Nelson S. 123; Volkerding S. 35.

65) RG 126/333 u. S. 139; 152/265; 133/274; Kirchner S. 64; Trusen S. 184; Volkerding S. 38.

Kindes und erleidet daraufhin einen Nervenzusammenbruch[66]). Der Meinung[67]), daß das Erfordernis des äußeren Zusammenhangs nur auf einer mißverständlichen Auslegung des Wortes „bei" beruhe, das hier lediglich kausale Bedeutung habe, kann nicht beigetreten werden; denn dieses Wort besagt offenbar mehr als das Wort „durch" und es wäre kaum verständlich, daß der Gesetzgeber, dem diese Auslegung des Wortes „bei" in § 1 RHaftpflG. durch die Rechtsprechung nicht unbekannt gewesen ist, trotzdem im Kraftfahrzeuggesetz und im Luftverkehrsgesetz denselben Ausdruck weiterverwendet und nicht durch das eindeutige Wort „durch" ersetzt hat, falls er diesem Wort „bei" wirklich nur kausale Bedeutung beigemessen wissen wollte. Auch das von Isaac vorgebrachte Bedenken, daß eine nähere Abgrenzung des äußeren Zusammenhangs unmöglich sei, greift nicht durch; in dem hierfür gegebenen Beispiel, daß ein vor einem Kraffahrzeug scheuendes Pferd durchgeht und erst nach geraumer Zeit sowie in erheblicher Entfernung Schaden anrichtet, ist der äußere Zusammenhang zu bejahen. Die adäquate Kausalreihe ist hier in örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Betriebsvorgang unmittelbar in Lauf gesetzt worden und es kann vernünftigerweise nicht ins Gewicht fallen, ob das Pferd infolge des Scheuens sofort an Ort und Stelle eine Person umrennt oder kurz darauf, bevor es sich wieder beruhigt hat. Es besteht demgegenüber aber ein erheblicher Unterschied, ob eine Mutter unmittelbar vor ihren Augen erleben muß, wie ihr Kind vom Kraftfahrzeug überfahren wird, sodaß sie hierbei einen Nervenzusammenbruch erleidet oder ob sie diesen Unfall erst später auf Grund einer Mitteilung erfährt und dabei zusammenbricht. Zwar ist auch im letzten Fall der adäquate ursächliche Zusammenhang zu bejahen, jedoch fehlt es hier an dem erforderlichen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Betriebsvorgang, um als Betriebsunfall gelten zu können. Dementsprechend hat auch das Reichsgericht in diesem hier als Beispiel angeführten Fall hinsichtlich der Mutter, die infolge des ihr mitgeteilten Unfalls ihres Kindes einen Nervenzusammenbruch erlitt, den adäquaten Kausalzusammenhang des eingetretenen Schadens bejaht und den Schadensersatzanspruch aus dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung für gerechtfertigt erklärt, während es eine Haftung auf Grund des Kraftfahrzeuggesetzes mangels eines örtlichen und zeitlichen Zusammenhangs mit einem bestimmten Betriebsvorgang abgelehnt hat[68]).

Für das Vorhandensein des äußeren und inneren Zusammenhangs trifft den Ersatzfordernden die Beweislast. Es ist jedoch nicht ein

66) RG 133/274; vgl. dazu RG JW 1934/2974.
67) Isaac-Sieb. § 7 I B zu C; Winklhöfer S. 54.
68) RG 133/274; JW 1934/2974.

jeglichen Zweifel ausschließender Beweis erforderlich, sondern es genügt, daß ein hoher Grad von Wahrscheinlichkeit dargetan wird, daß ein Vorgang, der an sich geeignet war, den eingetretenen Erfolg herbeizuführen, diesen auch wirklich herbeigeführt hat[69]). Dann ist der Beweis als „Beweis des ersten Anscheins" bereits erbracht, der in diesen Fällen, wo es sich um einen typischen Geschehensablauf handelt, zulässig ist; es ist hier Sache des Ersatzpflichtigen, die besonderen Umstände nachzuweisen, aus denen sich das Fehlen des erforderlichen inneren Zusammenhangs ergibt. Es gilt hier der in §§ 286, 287 ZPO. ausgesprochene Grundsatz der freien richterlichen Beweiswürdigung.

7. Unfall.

Nach dem KFG. und LuftVG. ist eine Haftung nur für solche Schäden gegeben, die durch Unfall beim Betrieb eines dieser Fahrzeuge entstanden sind. Während dieses Erfordernis in der Grundnorm des § 19 LuftVG. ausdrücklich erwähnt wird, enthält § 7 Abs. I KFG. keinen derartigen Hinweis. Wie sich jedoch insbesondere aus § 7 Abs. II ergibt: „Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, ..." setzt auch das KFG. einen Unfall für die Entstehung des Schadens voraus. In dem sonst gleichlautenden § 19 Abs. I LuftVG. sind die Worte: „durch Unfall" vom Reichstag zur Klarstellung noch eingefügt worden[70]).

Eine Begriffsbestimmung des Wortes Unfall gibt weder das KFG. noch das LuftVG. Wie sich aber aus der Gegenüberstellung von Schaden und Unfall in den §§ 14, 15 KFG., 25 Abs. I, 26 LuftVG. ergibt, ist Unfall nicht gleichbedeutend mit dem in Tötung, Körperverletzung, Gesundheits- und Sachbeschädigung bestehenden Schaden. Aber auch mit dem Betriebsvorgang selbst kann der Unfall nicht gleichbedeutend sein; da nämlich auch bei ordnungsmäßigen Betriebsvorgängen Schäden entstehen können — z. B. infolge des Motorgeräusches eines Panzerwagens oder eines niedrig fliegenden Flugzeugs scheut ein Pferd und richtet Schaden an — so müßte man demnach auch jedes betriebsgemäße Ereignis als Unfall bezeichnen können, was jedoch weder mit dem Sprachgebrauch vereinbar wäre noch vom Gesetzgeber gemeint sein kann. Da das Betriebsereignis die Ursache und der Schaden die Folge der von diesem ausgehenden Einwirkung ist, so kann unter Unfall im Sinne des KFG. und LuftVG. nur die Tatsache der Einwirkung des Betriebsereignisses verstanden werden. Unfall im Sinne der §§ 7

69) RG 119/62; 120/161; 126/329 RGRK Anm. 5c zu § 823; Isaac-Sieb. § 7 A I 2 B 3 S. 135.

70) Müller § 7 B II S. 184.

KFG., 19 LuftVG. ist demgemäß eine plötzliche, unerwartete Einwirkung eines bestimmten Betriebsvorganges auf einen Menschen oder auf eine Sache, die seinen Tod oder die Verletzung seines Körpers oder seiner Gesundheit oder die Beschädigung dieser Sache zur Folge hat[71]). Da die Plötzlichkeit der Einwirkung ein wesentliches Merkmal des Unfallbegriffes bildet, so begründen solche Schäden, die allmählich durch fortgesetzte Einwirkungen entstanden sind, keine Haftung auf Grund des KFG. und LuftVG. Eine Einwirkung ist aber auch dann noch als plötzlich anzusehen, wenn sie in einem bestimmten, verhältnismäßig kurzen Zeitraum eintritt[72]). Als Unfallschäden gelten beispielsweise nicht die durch den Verkehr schwerer Kraftfahrzeuge, insbesondere einer Kampfwagenabteilung, infolge der Erschütterungen an den anliegenden Häusern hervorgerufenen Schäden wie allmähliche Rißbildung usw. Ebensowenig begründen die durch wiederholtes Ueberfliegen entstehenden Geräuschschäden eine Haftung nach dem LuftVG.[73]). Ob für derartige Schäden aus anderen Rechtsgründen eine Haftung gegeben ist, wird unter III noch behandelt werden. Voraussetzung ist ferner, daß die schädigende Einwirkung für den Betroffenen unerwartet ist. Daher kann von einem Betriebsunfall nicht die Rede sein, wenn sich jemand in selbstmörderischer Absicht oder aus sonstigen Gründen vorsätzlich einer schädigenden Einwirkung durch ein Kraftfahrzeug oder Luftfahrzeug aussetzt. Dagegen steht der Umstand, daß der Unfall von einem anderen vorsätzlich herbeigeführt worden ist, der Haftung aus dem KFG. und LuftVG. nicht entgegen.

Nach Art. 2 des Haftungsabkommens der III. Luftprivatrechtskonferenz vom Mai 1933 erstreckt sich die Haftung auch auf allmählich entstandene Schäden. Der von dem deutschen Vertreter gestellte Antrag, die Haftung auf den durch einen Unfall entstandenen Schaden zu beschränken, wurde abgelehnt[74]).

8. Die Arten der Verletzung.

Als schädigende Einwirkungen, die eine Haftung nach dem KFG. und LuftVG. begründen, kommen nur Tötung, Körperverletzung, Gesundheitsschädigung und Sachbeschädigung in Betracht (§ 7 KFG., § 19 LuftVG.). Die Tötung im Sinne der Haftpflichtbestimmungen setzt nicht voraus, daß der Tod unmittelbar nach dem Un-

71) RG 44/260; 93/34; Nelson S. 126; Müller § 7 B II S. 184; Isaac-Sieb. § 7 II A S. 144; Seligsohn § 1 Anm. 56 S. 47; Schleicher § 19 Anm. 5.

72) RG 44/253; Volkerding S. 31.

73) Müller EE 41/15; Josef EE 1932/29; Wimmer S. 80.

74) Oppikofer S. 222.

75) RG EE 54/255.

fall eingetreten ist, sondern sie ist auch dann gegeben, wenn der Verletzte nach scheinbarer Heilung später an den Folgen des Unfalls gestorben ist; diese Folgerung ergibt sich aus den Vorschriften der §§ 3 RHaftpflG., 10 KFG., 21 LuftVG., in denen „bei Tötung" vom Ersatz der Kosten versuchter Heilung sowie von dem Schadensersatz infolge der Aufhebung der Erwerbsfähigkeit und infolge der Vermehrung der Bedürfnisse während der Krankheit des Verstorbenen die Rede ist. Voraussetzung ist jedoch, daß der Tod im adäquaten ursächlichen Zusammenhang mit dem Unfall steht[76]).

Körper- oder Gesundheitsverletzung im Sinne des KFG. und des LuftVG. bedeutet die durch einen bestimmten Betriebsvorgang hervorgerufene ungünstige Veränderung der körperlichen Beschaffenheit oder der inneren Lebensvorgänge[76]). Die Schädigung kann auf einer unmittelbaren oder mittelbaren, physischen oder psychischen Einwirkung beruhen. Die Veränderung braucht keineswegs unmittelbar nach dem Unfall in Erscheinung zu treten, vielmehr fallen auch die erst später hervortretenden Folgen ebenso die Verschlimmerungen unter die Haftpflicht des KFG. und LuftVg.[77]).

Im Gegensatz zu dem nur den Personenschaden umfassenden RHaftpflG. erstreckt sich die Haftung nach dem KFG. und LuftVG. auch auf den entstandenen Sachschaden. Sachbeschädigung ist die dauernde oder vorübergehende ungünstige Veränderung der Beschaffenheit einer Sache einschließlich ihrer Vernichtung. Der Vernichtung ist auch die völlige Besitzentziehung gleichzustellen, da diese auf dasselbe wirtschaftliche Ergebnis hinausläuft z. B. ein Fußgänger wird auf einer Brücke von einem Kraftfahrzeug angefahren und dabei wird dessen Aktentasche in einen tiefen Fluß geschleudert[78]). Da es sich um eine durch eine plötzliche Einwirkung eines bestimmten Betriebsvorganges hervorgerufene Beschädigung handeln muß, so fallen alle durch dauernde Einwirkungen allmählich entstandenen Sachschäden nicht unter die Haftpflicht des KFG. und des LuftVG.

9. Schaden.

Schließlich ist erforderlich, daß die Tötung, die Körperverletzung, die Schädigung der Gesundheit oder die Sachbeschädigung einen Schaden für den Betroffenen herbeigeführt hat. Der nach dem KFG. und LuftVG. zu ersetzende Schaden beschränkt sich lediglich auf den Vermögensschaden, wie unter D. näher ausgeführt werden soll. Der Vermögensschaden besteht in dem Unterschied zwischen dem wirtschaftlichen Zustand, der bestehen würde, wenn der Unfall nicht

76) RGRK § 823 ErL. 5.
77) Müller § 7 B II a S. 188.
78) Müller § 7 B II b 1 S. 189; Isaac-Sieb. § 7 II G S. 152.

eingetreten wäre, und dem Zustand, wie er infolge des Unfalls besteht[79]). Ein Schadensersatzanspruch entfällt daher, wenn der Unfall dem Betroffenen Vermögensvorteile in gleicher Höhe wie Vermögensnachteile gebracht hat. Eine Ausgleichungspflicht besteht jedoch nur hinsichtlich solcher Vermögensvorteile, die mit dem schadenbringenden Ereignis in einem adäquaten ursächlichen Zusammenhang stehen[80]).

Zusammenfassend ist hervorzuheben, daß die Haftung nach dem KFG. und dem LuftVG. einen dreifachen adäquaten Kausalzusammenhang voraussetzt:

1. Zwischen Betrieb und Unfall.
2. Zwischen Unfall und Verletzung.
3. Zwischen Verletzung und Vermögensschaden.

10. Die Haftung ausschließende oder mildernde Umstände.

a) das unabwendbare Ereignis nach dem KFG.

Nach § 7 Abs. II KFG. ist die Ersatzpflicht ausgeschlossen, „wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs, noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat." Wie aus dem Wort „insbesondere schon hervorgeht, stellen die in Satz 2 angeführten Fälle nur eine beispielsweise Erläuterung dar, ohne daß damit der Begriff des unabwendbaren Ereignisses erschöpfend bestimmt werden soll. Für die Auslegung des Wortes „unabwendbares Ereignis" ist neben dem Wortsinn und dem Gesetzeszweck vor allem der aus Satz 2 feststellbare Wille des Gesetzgebers zugrundezulegen. Der Begriff des unabwendbaren Ereignisses ist nicht gleichbedeutend mit dem der höheren Gewalt, der in § 1 RHaftpflG. gebraucht ist. Nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts ist höhere Gewalt ein von außen auf den Betrieb einwirkendes und außergewöhnliches Ereignis, das nicht vorhergesehen und auch durch die zweckmäßigsten, wirtschaftlich zumutbaren Maßnahmen nicht abgewendet werden kann[81]). Nach dem Bericht der Reichstagskommission ist der Ausdruck höhere Gewalt im KFG. absichtlich vermieden worden, weil die Rechtsprechung des Reichsgerichts „bei der Anwendung des Begriffs höherer Gewalt in einzelnen Fällen zugunsten des Geschädigten be-

79) Isaac § 7 VI A; Müller § 7 B II.
80) RG 141/177; 103/406.
81) RG 95/64; 101/95; 109/173; Seligsohn § 1 Anm. 152.

denklich weit gegangen sei"[82]). Mit der Verwendung des Ausdrucks unabwendbares Ereignis ist daher eine Milderung der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters beabsichtigt worden. Während der zu § 1 RHaftpflG. entwickelte Begriff der höheren Gewalt außer dem subjektiven Erfordernis der Unvorhersehbarkeit und Unabwendbarkeit des schädigenden Ereignisses trotz äußerster Sorgfalt noch in objektiver Beziehung ein außergewöhnliches (elementares) und betriebsfremdes Ereignis voraussetzt, entfällt für den Begriff des unabwendbaren Ereignisses das objektive Erfordernis der höheren Gewalt; denn der Kraftfahrzeughalter kann sich zwecks Befreiung von der Haftpflicht auch auf solche Ereignisse berufen, die nicht von außen her auf den Betrieb des Kraftfahrzeugs einwirken, sondern in der gefährlichen Art des Betriebs selbst begründet sind, allerdings mit der einschneidenden Einschränkung, daß sie weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs, noch auf einem Versagen seiner Einrichtungen beruhen. Daher sind auch solche Ereignisse, die mit einer gewissen Regelmäßigkeit wiederzukehren pflegen, und mit denen der Eisenbahnunternehmer nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts zu rechnen hat, wie z. B. das in verkehrsreichen Orten häufig vorkommende unbedachtsame Hineinlaufen von Kindern in die Straßenbahngleise[83]), im Sinne des KFG. als unabwendbar anzusehen, wenn sie auch durch die äußerste, nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt des Halters und des Führers weder abgewehrt noch in ihren Folgen unschädlich gemacht werden konnten[84]). Nach der Fassung des § 7 Abs. 2 KFG. liegt ein unabwendbares Ereignis selbst dann vor, wenn es auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder auf einem Versagen seiner Einrichtungen beruht, nur ist in solchen Fällen die Haftungsbefreiung ausdrücklich ausgeschlossen worden.

Ein Fehler in der Beschaffenheit eines Fahrzeugs ist dann gegeben, wenn dieses eine nach den Regeln der Technik als fehlerhaft anzusehende Abweichung von dem normalen Zustand aufweist[85]). Ein Versagen der Verrichtungen liegt dann vor, wenn die Arbeitsweise eines Fahrzeugs nicht den allgemeinen Regeln der Technik entspricht, z. B. wenn die Bremsen oder die Steuerung versagen. Nach dem Gesetzeszweck kann es sich jedoch nur um solche Fehler der Beschaffenheit oder der Verrichtungen handeln, die geeignet sind, die Betriebssicherheit des Fahrzeugs zu beeinträchtigen. Dies ist z. B. beim Versagen des Winkers nicht der Fall, da dessen Verrich-

82) Isaac-Sieb. § 7 VII B S. 214.
83) RG EE 23/187; 24/390; JW 1913/218.
84) Müller § 7 Abs. II A I; Isaac-Sieb. § 7 VII B S. 215.
85) Müller a. a. O.; Isaac-Sieb. § 7 VII H S. 271.

tungen jedenfalls am Tage ebensogut durch das Winken mit dem Arm ersetzt werden können[86]).

Schließen demnach solche Zufälle, die auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder auf einem Versagen seiner Einrichtungen beruhen, trotz ihrer Unabwendbarkeit die Haftung nicht aus, so beschränken sich doch die Fälle des unabwendbaren Ereignisses nicht auf die durch das Verhalten des Verletzten, oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres herbeigeführten Unfälle. Außer den Naturereignissen kommen hier auch die Fälle in Betracht, in denen den Führer wegen seines körperlichen Zustands keine Schuld trifft, z. B. infolge plötzlichen Todes oder Ohnmachtsanfalles fährt der Kraftwagen ungesteuert auf einen Bürgersteig und verletzt einen Menschen[87]).

Das erste in § 7 Abs. II S. 2 KFG. zur Erläuterung gegebene Beispiel eines unabwendbaren Ereignisses betrifft das Verhalten des Verletzten bei dem Unfall. Es macht keinen Unterschied, ob das Verhalten des Verletzten schuldhaft ist oder nicht; denn das Wort „Verhalten" ist hier in objektivem Sinne gebraucht und umfaßt sowohl eine unverschuldete als auch eine schuldhafte Handlungsweise[88]). Daher kann der Kraftfahrzeughalter sich auch dann mit Erfolg auf das Verhalten des Verletzten berufen, wenn dieser unzurechnungsfähig gewesen ist, z. B. wenn ein Betrunkener oder Geisteskranker in den Kraftwagen hineinläuft. Das Verhalten des Verletzten muß jedoch in einem adäquaten ursächlichen Zusammenhang mit dem Unfall stehen und der Halter und der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben, um als unabwendbares Ereignis im Sinne des § 7 Abs. II KFG. gelten zu können.

Ferner liegt ein unabwendbares Ereignis nach § 7 Abs. II S. 2 KFG. vor, wenn das Verhalten eines Dritten, der nicht bei dem Betrieb des Fahrzeugs beschäftigt war, den Unfall verursacht hat. Ein Dritter ist nur dann als beim Betrieb eines Fahrzeugs beschäftigt anzusehen, wenn sich der Halter seiner zum Betrieb des Fahrzeugs bedient, was z. B. beim Bremser eines Anhängerfahrzeugs der Fall ist[89]). Daher wird die Geltendmachung eines unabwendbaren Ereignisses nicht ausgeschlossen, wenn z. B. ein Soldat von einem Truppentransportfahrzeug, das noch nicht zum Stillstehen gelangt ist, abspringt und dabei einen Fußgänger verletzt.

Als letztes Beispiel eines unabwendbaren Ereignisses bringt das Gesetz den Fall, daß der Unfall auf das Verhalten eines Tieres zu-

86) Müller § 7 A II S. 203.
87) Müller § 7 Abs. II A S. 204; Nelson S. 194.
88) RG 92/38.
89) Isaac-Sieb. § 7 VII D III.; Nelson S. 199.

rückzuführen ist. Gleichgültig ist hier, um welche Art von Tieren es sich handelt; dies können sowohl Haustiere wie auch wilde Tiere sein. Ein unabwendbares Ereignis kann selbst dann vorliegen, wenn der Führer eines Fahrzeugs von einem Insekt gestochen wird und dabei die Herrschaft über die Steuerung verliert. Unerheblich ist, ob das Verhalten des Tieres auf den Betrieb selbst oder auf andere Ursachen zurückzuführen ist[90]).

Als unabwendbar gilt ein Ereignis jedoch nur dann, wenn sowohl der Halter als auch der Führer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Das Erfordernis der äußersten Sorgfalt bezieht sich aber nicht nur auf die drei gesetzlichen Beispiele, sondern allgemein auf alle als Unfallsursachen in Betracht kommenden Ereignisse, wie sich auch aus dem Sinn des Wortes „unabwendbar" ergibt[91]). Diese Sorgfaltspflicht deckt sich nicht mit der allgemeinen im Sinne des § 276 BGB., wie vereinzelt angenommen wird[92]); vielmehr geht sie darüber hinaus, indem hier für die Befreiung von der grundsätzlich geltenden Gefährdungshaftung eine besonders gespannte Aufmerksamkeit und die umsichtige Erfassung des geeigneten Mittels, in der Not des Augenblicks die Gefahr abzuwenden, gefordert werden muß[93]). Nur bei Anwendung der äußersten nach den Umständen des Falles möglichen Sorgfalt kann der Unfall als unabwendbares Ereignis gelten. Es ist daher keineswegs ein Widerspruch, wenn das Reichsgericht in einer Entscheidung[94]) einen Schadensersatzanspruch aus unerlaubter Handlung wegen mangelnden Verschuldens verneint, dagegen ein Verschulden im Sinne des § 7 Abs. II KFG. bejaht.

Während der Ersatzfordernde lediglich dafür beweispflichtig ist, daß der Unfall bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs entstanden ist, muß der Kraftfahrzeughalter, der sich auf das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses beruft, darlegen und beweisen, daß der Unfall nicht auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder in einem Versagen seiner Verrichtungen beruht, sowie außerdem, daß sowohl er als auch der Führer trotz Anwendung der äußersten, nach den Umständen des Falles möglichen Sorgfalt den Unfall nicht abwenden konnte. Gelingt dem Halter der Beweis auch nur hinsichtlich eines dieser Erfordernisse nicht restlos, so geht die Unaufgeklärtheit zu seinen Lasten.

---

90) OLG Stuttgart 43/95.

91) Kirchner S. 111; Isaac-Sieb. § 7 VII E S. 229.

92) Isaac a. a. O.; Wille JW 1932 S. 2018.

93) So RG in ständiger Rechtsprechung. RG 96/131, 138/325 JW 1930/2849; 1932/2018.

94) RG JW 1930/2849.

b) Die Nichtberücksichtigung der höheren Gewalt im LuftVG.

Während der Eisenbahnunternehmer höhere Gewalt, der Kraftfahrzeughalter das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses als haftungsbefreienden Umstand einwenden können, kennt das LuftVG. einen derartigen Haftungsausschluß nicht; vielmehr gilt hier der Grundsatz der unabgeschwächten Erfolgshaftung, die sich nicht nur auf unbeteiligte Dritte beschränkt, wie in § 8 Nr. 1 KFG., sondern auch auf die Insassen und die beim Betrieb des Luftfahrzeugs beschäftigten Personen sich erstreckt. Selbst wenn der Unfall auf dem schuldhaften Verhalten des Verletzten beruht, kann dieses Verschulden nur im Rahmen des mitwirkenden Verschuldens nach § 20 LuftVG. Berücksichtigung finden, da die Betriebsgefahr des Luftfahrzeugs schlechthin als eine für die Entstehung des Unfalls mitwirkende Ursache gilt. Für diese über die Gefährdungshaftung des RHaftpflG. und des KFG. hinausgehende Reglung war außer dem in § 1 LuftVG. gewährten freien Ueberflugsrecht als gesetzgeberischer Grund maßgeblich gewesen, daß gerade die schädigende Einwirkung der Luftelemente, die nach dem RHaftpflG. und KFG. sich als höhere Gewalt darstellen kann, zu der dem Luftfahrzeug eigentümlichen Betriebsgefahr gehört und daher hier in Rechnung gestellt werden muß wie z. B. ein plötzlich aufkommender Gewittersturm oder Nebel[95]).

c) Mitwirkendes Verschulden des Verletzten.

Nach den fast gleichlautenden Vorschriften des § 9 KFG. und des § 20 LuftVG. findet in dem Falle, daß bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt hat, § 254 BGB. mit der Maßgabe Anwendung, daß im Falle der Beschädigung einer Sache das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleichgestellt wird. Hiernach ist also die Frage, ob die Haftung des Fahrzeughalters ganz oder teilweise ausgeschlossen ist, nach dem Maßstab der überwiegenden Verursachung des Schadens zu beurteilen. Voraussetzung einer solchen Abwägung ist jedoch, daß die auf beiden Seiten gesetzten Bedingungen für die Entstehung des Schadens im Sinne der adäquaten Verursachung zusammengewirkt haben[96]).

Ist nach richtiger Ansicht für die Abwägung des mitwirkenden Verschuldens nach § 254 BGB. auf der Seite des Ersatzpflichtigen nicht eine schuldhafte Handlung für erforderlich zu erachten, sondern genügt auch die Gefährdungshaftung, überhaupt jede Verantwortlichkeit, so ist dies für die Gefährdungshaftung nach dem KFG. und LuftVG. durch die Bestimmungen der §§ 9 KFG., 20 LuftVG.,

95) Bredow-Müller S. 240; Schleicher S. 97; Nelson S. 248.
96) RGRK § 254 Erl. 1 b.

die auf die Anwendung des § 254 BGB. verweisen, ausdrücklich klargestellt worden[97]). Auch ohne die ausdrückliche Verweisung wäre die Bestimmung des § 254 BGB. als Ausfluß eines allgemeinen Rechtsgedankens für den Ausgleich einer beiderseitigen Verantwortlichkeit zugrundezulegen.

Das mitwirkende Verschulden des Verletzten ist mangels einer besonderen Begriffsbestimmung in den §§ 9 KFG., 20 LuftVG. nach Maßgabe des § 276 BGB. zu beurteilen, dessen Anwendungsbereich sich nicht auf das bürgerliche Gesetzbuch beschränkt. Zwar verletzt der Geschädigte hier keine ihm im Interesse einer anderen Person obliegende Rechtspflicht, sondern nur Gebote des wohlverstandenen eigenen Interesses, jedoch rechtfertigt dies nicht die Anlegung eines milderen Maßstabes hinsichtlich der ihn gleichwohl für die Abwendung eines ihm drohenden Schadens treffenden Sorgfaltspflicht. Dementsprechend ist hier unter Verschulden die Vernachlässigung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt zu verstehen, bei deren Beobachtung der eigene Schaden hätte abgewendet werden können[98]). Die Vernachlässigung dieser Sorgfalt kann darin bestehen, daß der Geschädigte die Entstehung des Schadens mitverursacht oder die ihm mögliche Abwendung oder Verminderung des Schadens versäumt oder es unterlassen hat, den Schädigenden auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen.

Voraussetzung ist jedoch, daß der Verletzte überhaupt eine schuldhafte Handlung begehen kann. Ein Kind unter 7 Jahren ist für die von ihm begangenen Handlungen und Unterlassungen nicht verantwortlich. Personen im Alter von 7—18 Jahren und Taubstumme sind nur dann nicht verantwortlich, wenn sie bei der Begehung der schädigenden Handlung die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht nicht hatten. Geisteskrankheit, Bewußtlosigkeit oder unverschuldete Trunkenheit des Verletzten bilden ebenfalls einen Schuldausschließungsgrund. Jedoch kann auch dann, wenn eine Schuld in diesen Fällen zu verneinen ist, in sinngemäßer Anwendung des § 829 BGB. eine Mithaftung des Verletzten gerechtfertigt sein[99]). Ein unsachgemäßes Verhalten des Verletzten kann aber dann nicht als Verschulden angesehen werden, wenn ihm die begreifliche Bestürzung zugute zu halten ist, in die er im ersten Augenblick nach dem Erkennen der drohenden Gefahr geraten war[100]). Vorsätzliches Handeln des Verletzten würde dagegen den adäquaten ursächlichen Zusammenhang zwischen dem

97) Müller § 9 A S. 263.
98) RG 105/83; Enneccerus-Lehmann § 16 I, 1.
99) RG 108/90.
100) RG JW 1929/913; RGRK § 254 Erl. 5.

Betrieb des Fahrzeugs und dem eingetretenen Schaden unterbrechen, sodaß von einer mitwirkenden Verursachung im Sinne der §§ 9. KFG., 20 LuftVG. nicht die Rede sein kann. Für die Anwendung des § 9 KFG. ist ebenfalls kein Raum, wenn dem Kraftfahrzeughalter der Beweis gelungen ist, daß das Verschulden des Verletzten den Unfall herbeigeführt hat, ohne daß ihm wie auch dem Fahrzeugführer trotz Anwendung der äußersten nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt die Vermeidung des Unfalls möglich gewesen ist; denn in diesem Fall tritt der Ausschluß der Haftung bereits auf Grund des § 7 Abs. II KFG. ein.

Das Verschulden des Verletzten kann in zeitlicher Beziehung vor der Entstehung des Unfalls liegen, z. B. das Spielen der Kinder auf der Fahrbahn oder das Betreten des Rollfeldes, es kann aber auch erst nach dem eingetretenen Unfall gegeben sein, z. B. der Verletzte versäumt eine rechtzeitige ärztliche Behandlung oder verweigert die Vornahme einer Operation, die Aussicht auf Besserung verspricht und ungefährlich ist[101]). Dem Verschulden des Verletzten ist jedoch auch das Verschulden der nach §§ 10 KFG., 21 LuftVG. auf Grund ihrer mittelbaren Schädigung Ersatzberechtigten gleichzustellen[102]); denn es entspricht durchaus dem der Vorschrift des § 254 BGB. zugrundeliegenden allgemeinen Rechtsgedanken des Ausgleiches eines beiderseitigen Verschuldens, daß auch das mitwirkende Verschulden eines mittelbar Geschädigten, der z. B. durch angemessene Pflege oder Hinzuziehung eines Arztes den tödlichen Verlauf einer Unfallsverletzung hätte abwenden können, in gleicher Weise wie ein mitwirkendes Verschulden des unmittelbar Verletzten bei der Schadensabwägung zu berücksichtigen. Ebenfalls kann das mitwirkende Verschulden des verstorbenen Verletzten dem Schadensanspruch der Ersatzberechtigten entgegengesetzt werden, wie sich aus der entsprechenden Anwendung des § 846 BGB. ergibt[103]).

Sehr umstritten ist dagegen die Frage, ob der unmittelbar Verletzte sich auch das Verschulden seines gesetzlichen Vertreters oder seiner sonstigen Hilfspersonen bei der Entstehung des Schadens anrechnen lassen muß. Nach § 254 Abs. II S. 2 BGB. findet die Bestimmung des § 278 BGB., wonach der Schuldner ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und seiner Erfüllungsgehilfen in gleichem Umfang zu vertreten hat wie eigenes Verschulden, entsprechende Anwendung. Die Stellung des § 254 Abs. II S. 2 BGB. als Bestandteil des Abs. II legt die Annahme nahe, daß die Verweisung

101) RG 139/131; LZ 1918/153 RGRK § 254 Erl. 5.

102) RG 55/33; Staudinger § 254 Erl. 2 b 2; Müller § 9 B S. 268; Isaa-Sieb. § 9 IV 2 a S. 303.

103) RG 55/32 RG JW 1932/785; 114/76; Müller § 9 B. S. 268; Isaac-Sieb. § 9 IV. S. 303; Schleicher § 20 Erl. 2.

auf § 278 BGB. sich nur auf den engen Rahmen des Abs. II beziehe[104]). Es ist jedoch der herrschenden Meinung beizutreten, daß die entsprechende Anwendung des § 278 BGB. sich nicht nur auf die Fälle des § 254 Abs. II BGB. beschränkt, sondern in gleicher Weise auch für § 254 Abs. I BGB. gilt; denn abgesehen davon, daß es sich in Abs. II lediglich um Sonderfälle des Abs. I handelt, ist kein Grund ersichtlich, warum das Verschulden der Hilfspersonen dem Verschulden des Verletzten gleichzustellen ist, wenn es sich um die Nichtanwendung oder Nichtminderung des Schadens handelt, diese Gleichstellung aber bei der Mitverursachung des Schadens nicht gelten soll. Abs. II, S. 2 ist daher als ein selbständiger dritter Absatz aufzufassen[105]).

Es ist aber auch weiter kein Unterschied zu machen, ob das mitwirkende Verschulden des gesetzlichen Vertreters oder der Hilfspersonen des Verletzten bereits vor dem Unfall oder erst nach dessen Entstehung gegeben ist. Allerdings beschränkt das Reichsgericht wegen des Wortlautes in § 278 BGB. „Erfüllung einer Verbindlichkeit" die Schadensausgleichung hinsichtlich des mitwirkenden Verschuldens des gesetzlichen Vertreters und der Hilfspersonen des Verletzten auf die Zeit nach Entstehung des Unfalls, da erst durch den Unfall eine Verbindlichkeit oder etwas einer Verbindlichkeit Aehnliches zwischen dem Haftpflichtigen und dem Verletzten begründet werde; hat dagegen bei der Entstehung eines Unfalls ein Verschulden der vom Verletzten zu einer Verrichtung bestellten Personen mitgewirkt, so wendet das Reichsgericht § 831 BGB. an[106]). Dieser Meinung kann jedoch nicht beigetreten werden. Die aus dem Wortlaut des § 278 BGB. hergeleiteten Bedenken sind nicht durchschlagend. Selbst wenn man die im Sinne des § 254 BGB. anzunehmende Verpflichtung, von einem anderen zu ersetzenden Schaden von sich oder seinem Auftraggeber abzuwenden oder zu mindern, nicht als „etwas einer Verbindlichkeit Aehnliches" gelten lassen will, so handelt es sich doch nach dem ausdrücklichen Wortlaut des § 254 BGB. nur um eine entsprechende Anwendung des § 278 BGB.; wäre nämlich wirklich das Bestehen eines Schuldverhältnisses notwendige Voraussetzung für die entsprechende Anwendung des § 278 BGB., so hätte die Verweisung auf den sonst ohnehin anzuwendenden § 278 BGB. keinen Sinn. Aber auch mit Billigkeitserwägungen läßt sich die gegenteilige Meinung nicht rechtfertigen. Diese Meinung läuft im praktischen Ergebnis darauf hinaus,

---

104) so u. a. OLG Hamburg „Recht" 05 Nr. 2653.

105) RG 62/106; 75/257; Oertmann § 254 Erl. 5; Müller § 9 B III a S. 269.

106) RG 62/349; 119/155; 121/118; ders. Meinung Müller § 9 B III S. 270; Nelson S. 259.

daß in den Fällen, wo bei der Entstehung eines Unfalls ein Verschulden des gesetzlichen Vertreters oder der Hilfspersonen des Verletzten mitgewirkt hat, der Fahrzeughalter, den die strenge Haftung nach dem KFG. und LuftVG. ohne Rücksicht auf ein eigenes Verschulden trifft, für dieses Mitverschulden ebenfalls aufzukommen hat, da der Verletzte den ihm nach § 831 BGB. offenstehenden Entlastungsbeweis häufig wird erbringen können, und außerdem diese Vorschrift auf den gesetzlichen Vertreter überhaupt nicht anwendbar ist. Der den § 254 BGB. beherrschende Rechtsgrundsatz, daß es gegen Treu und Glauben verstößt, wenn man von anderen den Schaden ersetzt verlangt, den man selbst vermeiden konnte, muß auch dann gelten, wenn dem Verletzten die Vermeidung des Unfalls durch seine Hilfspersonen möglich gewesen ist[107]). Im Falle der Beschädigung einer Sache ist auch ausdrücklich in § 9 KFG. und § 20 LuftVG. das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleichgestellt worden, sodaß hiernach selbst dann, wenn der Dritte ohne einen Rechtstitel die Sache in Besitz hat, z. B. ein Dieb, der geschädigte Eigentümer sich das mitwirkende Verschulden des Besitzers der Sache entgegenhalten lassen muß.

Das mitwirkende Verschulden des Verletzten ist vom Ersatzpflichtigen besonders geltend zu machen und obliegt ihm auch die Beweislast für diese Einwendung; es genügt aber bereits, wenn die von ihm vorgebrachten Tatsachen seine Absicht erkennen lassen, das Verhalten des Klägers zur Abwehr seiner Schadensersatzansprüche zu verwerten[108]).

---

107) Für diese erweiterte Anwendung des § 273 BGB ist auch überwiegend das Schrittum. Staudinger-Kober § 254 Erl. 2 e; Oertmann § 254 S. 91; Enneccerus-Lehmann § 16 II, 1; Isaac-Sieb. § 9 IV, 3 c. S. 305 ff. KG in EE 27/155; OLG Kiel in Seuff.A. 65 S. 307.

108) RG 59/311; HRR 1929 Nr. 3; RGRK § 254 Erl. 4.

Zweiter Abschnitt.

Die Haftung des Staates auf Grund der übrigen Vorschriften.

I.

Nach Art. 131 RV. in Verbindung mit § 1 Abs. III des Amtshaftungsgesetzes vom 22. 5. 1910.

1.

Allgemeines.

Da das KFG. und das LuftVG. als Sondergesetze sowohl die Voraussetzungen als auch den Umfang der Schadensersatzpflicht regeln, liegt die Folgerung nahe, daß damit die Anwendung der übrigen für einen Schadensersatzanspruch in Betracht kommenden Bestimmungen ausgeschlossen oder jedenfalls der Umfang der Schadensersatzpflicht nach Maßgabe des KFG. und LuftVG. beschränkt werde. Diese Meinung trifft jedoch nicht zu, weil sie mit dem Zweck und dem Inhalt dieser Sondergesetze im Widerspruch steht. Nach dem Zweck dieser Sonderregelung soll mit Rücksicht auf die mit diesen Fahrzeugen verbundene Betriebsgefahr eine Mindesthaftung auch für solche Fälle gewährleistet werden, in denen die Inanspruchnahme des Ersatzpflichtigen nach den allgemeinen Bestimmungen nicht oder häufig nur mit Schwierigkeiten durchzuführen wäre. Es kann aber nicht dem Sinn dieser Sondergesetze entsprechen, die Anwendung von Bestimmungen auszuschließen, die insbesondere beim Nachweis eines Verschuldens eine weitergehende Haftung des Fahrzeughalters oder des Führers oder eine Haftung anderer begründen. Daher enthält sowohl das KFG. (§ 16) als auch das LuftVG. (§ 28) ausdrücklich die Bestimmung, daß die reichsgesetzlichen Vorschriften, wonach für den durch das Fahrzeug verursachten Schaden der Fahrzeughalter oder der Führer oder der Benutzer in weiterem Umfang oder ein anderer haftet, unberührt bleiben. Zutreffend führt das Reichsgericht wörtlich aus[109]): „Eine ausschließliche Anwendung der Grundsätze des KFG. würde aber auch mit dem Grundgedanken des hier anzuwendenden Gesetzes vom 22. 5. 1910 nicht zu vereinigen sein, das für sein Gebiet, die Ausübung öffentlicher Gewalt, die unmittelbare Haftung der Reichsbeamten und der ihnen gleichgestellten Personen des Soldatenstandes ausschließen und diese Haftung im vollen Umfang des § 839 BGB. dem Reiche auferlegt wissen will. Es ist nicht abzusehen, weshalb hiervon für den Fall der Schädigung durch ein Kraftfahrzeug eine Ausnahme gemacht werden sollte. Dem KFG. kann daher ein einschränkender Einfluß auch nicht in dem Sinne bei-

109) RG 94/103.

gemessen werden, daß seine Vorschriften den Umfang des Schadens ausschließlich bestimmen." Diese Ausführungen des Reichsgerichts gelten in gleicher Weise hinsichtlich des LuftVG. Diese Sondergesetze stellen daher nur eine Ergänzung der sonstigen allgemeinen Bestimmungen dar[110]).

Nach Art. 131 RV. trifft die Verantwortlichkeit grundsätzlich den Staat, wenn ein Beamter in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt. Der Anwendung dieser Verfassungsbestimmung steht nicht das Bedenken entgegen, daß die Weimarer Reichsverfassung als solche nicht mehr gilt; denn nach richtiger Ansicht sind die einzelnen Verfassungsbestimmungen, soweit sie nicht mit den nationalsozialistischen Rechtsgrundsätzen und Auffassungen im Widerspruch stehen, als „rezipierte" einfache Rechtssätze noch weiter in Geltung[111]). Art. 131 wiederholt im wesentlichen den Inhalt zahlreicher anderer Amtshaftungsgesetze (Reichsgesetz vom 22. 5. 1910; preuß. G. von 1909) und stellt daher die Aufnahme dieser Bestimmung in die Verfassungsurkunde nur eine verfassungsmäßige Verankerung der Amtshaftung dar. Rechtsprechung und Schrifttum tragen keine Bedenken, Art. 131 RV. auch heute noch anzuwenden[112]).

Als Beamte im Sinne des Art. 131 RV. gelten, da § 1 Abs. III RAmtsh.G. die Personen des Soldatenstandes schlechthin den Reichsbeamten hinsichtlich der Amtshaftung gleichstellt, die im aktiven Wehrdienst stehenden Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften[113]). Die Gültigkeit des Gesetzes vom 22. 5. 1910 ist durch Art. 131 RV. nicht berührt worden, soweit es sich um eine nähere Reglung nach Art. 131 Abs. II RV. handelt[114]). Dies gilt insbesondere von § 1 Abs. III RAmtsh.G., der sich als ein „bereits vorhandenes Ausführungsgesetz" im Sinne des Art. 131 Abs. II RV. darstellt.

2.
Ausübung öffentlicher Gewalt.

Voraussetzung für eine Haftung auf Grund des Art. 131 RV. ist, daß der Beamte in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt gehandelt hat. Die Ausübung öffentlicher Gewalt im Sinne des

110) Müller § 16 A S. 318; Heucke § 16 Anm. 6; Schleicher § 28 S. 123; Bredow-Müller S. 228.

111) Huber JW 1934/1745.

112) RG 145/87; 148/292; 142/192; 149/170 JW 35/3377; OLG Königb. D. Justiz 1936/188; Hans. SonderGer. JW 35/2989; W. Jellinek, D. Verw.R. Nachtr. 3. Aufl. S. 15; Süß, DJZ 1935/430.

113) § 21 Abs. II WehrG v. 21. 5. 35; Fleiner S. 283.

114) RG 102/171; Giese, Erl. 1 zu Art. 131; Planck-Greiff § 839 Erl. 1 c RGRK § 839 Erl. 1.

Art. 131 RV. beschränkt sich nach der herrschenden Meinung nicht auf die Handhabung obrigkeitlicher Zwangsmittel wie etwa bei einer Verhaftung oder einer Zwangsvollstreckung, sondern sie umfaßt jede auf Erfüllung obrigkeitlicher Aufgaben gerichtete Tätigkeit[115]). Da jedoch die gesamte Tätigkeit eines Verwaltungszweiges schließlich mehr oder weniger der Erfüllung der ihm obliegenden Aufgaben dient — z. B. dient auch die Anschaffung, Beförderung und Bereitstellung des Militärmaterials letzten Endes der Erfüllung der militärischen Aufgaben — so können nur solche Handlungen als hoheitsrechtiche angesehen werden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erfüllung der obrigkeitlichen Aufgaben stehen. Die dem Militär im Frieden obliegenden Aufgaben bestehen vor allem in der Ausbildung und der Förderung der Kriegstüchtigkeit der Truppen. Alle Handlungen, die mit diesem Zweck in unmittelbarem Zusammenhang stehen, sind daher als in Ausübung öffentlicher Gewalt vorgenommen zu beurteilen[116]). Dementsprechend kann es keinem Zweifel unterliegen, daß alle mit dem Ausbildungszweck zusammenhängenden Fahrten oder Flüge, mögen sie nun im Verband oder einzeln ausgeführt werden, sich als Ausübung öffentlicher Gewalt im Sinne des Art. 131 RV. darstellen. Dies gilt in gleicher Weise von der Beförderung von Mannschaften oder Offizieren ins Uebungsgelände oder bei ähnlichen Dienstfahrten[117]). Dagegen kann bei Fahrten zu Privatzwecken von einer Ausübung militärhoheitlicher Befugnisse nicht die Rede sein, z. B. wenn sich Offiziere mit einem Militärkraftfahrzeug zur Jagd fahren lassen.

Schwieriger ist dagegen die Abgrenzung dann, wenn die Fahrten der Militarkraftfahrzeuge lediglich zur Beförderung von Material unternommen werden; in diesen Fällen wird es sich nämlich oft nur um fiskalische Handlungen der hierzu kommandierten Soldaten handeln. Der Umstand, daß eine fiskalische Handlung auf Grund eines dienstlichen Befehls durch Soldaten ausgeführt wird, kann für die Beurteilung des hoheitlichen Charakters nicht entscheidend sein, vielmehr kann es nur auf den Inhalt der im einzelnen Fall ausgeübten Tätigkeit ankommen[118]). Wenn z. B. Militärkraftfahrzeuge auf Grund eines Dienstbefehls Holz für einen Erweiterungsbau einer Kaserne heranschaffen, so handelt es sich lediglich um eine Wahrnehmung der privatrechtlichen Interessen des Militärfiskus, da der Bau einer Kaserne eine rein fiskalische Angelegenheit

115) RG 91/384; 101/355; 102/32 Delius S. 12. RG 145/179; Fleiner S. 281; Enneccerus-Lehmann § 234 III, 1

116) RG 108/388; 140/417; 147/278; JW 1927/2199; Delius S. 16; Jellinek § 14 I, 1; Flacke S. 23.

117) RG 125/98; 140/417; JW 1930/2849.

118) RGJW 1927/2200.

ist. Dagegen ist das Herbeischaffen von Holz durch Militärkraftfahrzeuge z. B. für den Bau einer Brücke bei Uebungen von Pioniertruppen als Ausübung öffentlicher Gewalt anzusehen, da diese Fahrten im unmittelbaren Zusammenhang mit dem militärischen Ausbildungszweck stehen.

Während das Reichsgericht in einer Entscheidung vom 27. 3. 1916 bei der Beförderung von militärischen Kleidungsstücken durch ein Militärkraftfahrzeug innerhalb einer armierten Festung die Ausübung militärhoheitlicher Befugnisse verneint, weil diese „ihrer Natur und Zweckbestimmung nach der staatlichen Vermögensverwaltung angehöre"[119]), nimmt derselbe Senat in einer Entscheidung vom 6. 3. 1930 bei der Heranschaffung von Uniformstoffen für die technische Abteilung einer Kompagnie durch einen Militärkraftwagen Ausübung öffentlicher Gewalt an, da diese Stoffe für die dienstliche Bereitschaft der Truppen erforderlich seien und daher auch die im „engsten Zusammenhang damit stehende Fahrt demselben Zweck gedient habe"[120]): In dieser letzten Entscheidung dürfte allerdings das Reichsgericht in dem Bestreben, den Kreis der unter die Amtshaftung fallenden Handlungen möglichst weit zu ziehen, den Begriff der hoheitsrechtlichen Handlung überspannt haben; denn die Herbeischaffung und Verarbeitung von Uniformstoffen steht nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der auf die Ausbildung der Truppen abzielenden Tätigkeit, sondern ist vielmehr als eine fiskalische Handlung anzusehen. Ebenfalls handelt es sich um die Wahrnehmung der privatrechtlichen Interessen des Militärfiskus, wenn eine Militärperson vor der Abnahme eines gelieferten Kraftfahrzeugs oder Luftfahrzeugs eine Probefahrt oder -Flug ausführt, um festzustellen, ob das Fahrzeug die vertraglich zugesicherten Eigenschaften aufweist und demgemäß die Abnahme erfolgen soll[121]).

3.
Verletzung der einem Dritten gegenüber obliegenden Amtspflicht.

Nach Art. 131 RV. ist weiterhin Voraussetzung für die Haftung des Staates, daß der Beamte die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt hat. Ebensowenig wie jede für einen Beamten in Betracht kommende Amtspflicht ihm auch einem Dritten gegenüber obliegt, genügt jede Amtspflichtverletzung eines Beamten, auf Grund deren ein Dritter ein Schaden erleidet, um eine Amtshaftung zu begründen z. B. bei pflichtwidriger Unterlassung polizeilichen Einschreitens gegen einen polizeiwidrigen Zustand.

119) RG Gruchot Bd. 60 Nr. 59 S. 681.
120) RG Warn. 1930 Nr. 96 S. 190.
121) RG 55/175; Römer S. 169.

Vielmehr kommt es entscheidend auf die besondere Art der einem Beamten zur Amtspflicht gemachten Tätigkeit an, wobei vor allem der Zweck und die Interessen, denen die Ausübung der amtlichen Tätigkeit dienen soll, zu berücksichtigen ist. Es scheidet daher die Verletzung solcher Amtspflichten aus, die dem Beamten gegenüber seiner Dienstbehörde auf Grund der Dienstbestimmungen obliegen oder der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung dienen. Ist dagegen die Amtspflicht dem Beamten gerade im Interesse des einzelnen auferlegt, so liegt sie ihm einem Dritten gegenüber ob[122]). Nach der feststehenden Rechtsprechung des Reichsgerichts[123]) ist jedoch die Erfüllung der allgemeinen Verkehrssorgfaltspflicht dann als eine dem Beamten auch einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht anzusehen, wenn es sich um Ausübung öffentlicher Gewalt handelt. Das Reichsgericht nimmt hier an, daß dem mit der Ausübung öffentlicher Gewalt betrauten Beamten grundsätzlich jedem Dritten gegenüber amtlich eine besondere Fürsorgepflicht obliege, daß Dritte, die von dieser Amtsausübung nicht berührt werden sollen, durch diese auch in keiner Weise betroffen werden. „In diesen Fällen handelt es sich um eine gegenüber einem Dritten obliegende Amtspflicht grundsätzlich deshalb, weil eine Ausübung der öffentlichen Gewalt nicht nur dann vorliegt, wenn diese rechtmäßig oder mißbräuchlich zu einem Zwange benutzt wird, sondern immer auch dann, wenn durch schuldhaftes Verhalten die amtlichen Machtmittel ohne Zwangsabsicht in eine anderen Personen schädliche Wirksamkeit treten"[124]). Wenn zwar diese Rechtsprechung des Reichsgerichts eine sehr weitgehende Auslegung des Gesetzeswortlautes bedeutet, so ist ihr doch beizupflichten, da den Trägern hoheitsrechtlicher Befugnisse auch eine besondere Sorgfaltspflicht zukommt, andere Personen bei der Ausübung der amtlichen Tätigkeit nicht zu schädigen. Diese weite Auslegung entspricht aber auch durchaus dem Sinn und Zweck des § 1 Abs. III des Reichsbeamtenhpfl.G., da hier die Personen des Soldatenstandes schlechthin den Beamten hinsichtlich der Haftung gleichgestellt werden, obwohl die dienstliche Tätigkeit des Militärs ihrem Wesen und ihrer Zweckbestimmung nach nicht auf die Wahrnehmung der Interessen einzelner Dritter gerichtet ist. Dementsprechend ist das Vorliegen einer Amtspflichtverletzung im Sinne des Art. 131 RV. zu bejahen, wenn z. B. ein Militärkraftfahrzeug Mannschaften zu einem Schießstand befördert und auf dem Wege dorthin oder auch bei der Rückfahrt

---

122) RG 78/243; 125/86 Staudinger-Kober § 839 Erl. 5; Planck-Greiff § 83 Erl. 3 a.

123) RG 108/388; 125/99; 139/154; 140/417; 145/179. OLG Kolmar JW 1917/114; RG JW 1930 S. 2849.

124) RG 139/154.

jemand anfährt; denn es gehört zu den Amtspflichten des Kraftfahrzeugführers, die ihm auch gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmern obliegen, den Kraftwagen sachgemäß und entsprechend den für für den Kraftfahrzeugverkehr getroffenen Bestimmungen zu führen[125]).

4.

Verschulden.

Die Haftung des Reiches tritt aber nicht schon dann ein, wenn eine objektiv rechtswidrige Handlung des Soldaten im Sinne Art 131 RV. gegeben ist, sondern es ist auch erforderlich, daß die Amtspflichtverletzung schuldhaft begangen worden ist. Zwar ist das Erfordernis eines Verschuldens in Art. 131 RV. nicht besonders erwähnt, jedoch ergibt sich aus der Entstehungsgeschichte und dem Sinn des Art. 131, daß damit nicht bezweckt werden sollte, die bereits bestehende Beamtenhaftung zu erweitern, sondern nur die grundsätzliche Haftung des Staates oder der Körperschaft, in deren Dienst der Beamte steht, an Stelle des Beamten verfassungsmäßig festzulegen und sie damit auch in den Ländern einzuführen, die noch keine Amtshaftungsgesetze erlassen hatten[126]). Dementsprechend ist die gemäß Abs. II des Art. 131 RV. der zuständigen Gesetzgebung überlassene n ä h e r e Reglung auch auf die Festsetzung des Haftungsgrades zu beziehen[127]). Für den Geltungsbereich des hier in Betracht kommenden Reichsbeamtenhaftpflichtgesetzes ist nun in § 1 Abs. I ausdrücklich hervorgehoben, daß die in § 839 BGB. bestimmte Verantwortlichkeit an Stelle des Beamten das Reich trifft. Daher haftet der Reichs-(Wehrmacht-)Fiskus, von der besonderen Erweiterung der Haftung nach Abs. II des § 1 abgesehen, nur aus dem Grunde und in den Grenzen des § 839 BGB. Voraussetzung für die Haftung ist demgemäß, daß die Amtspflichtverletzung vorsätzlich oder fahrlässig begangen worden ist. Eine vorsätzliche Amtspflichtverletzung schließt die in § 839 Abs. I, S. 2 BGB. zugunsten des Beamten vorgesehene Beschränkung der Inanspruchnahme dementsprechend auch gegenüber dem Reich aus, sodaß dieses sich nicht auf die nur subsidiäre Haftung berufen kann; allerdings wird eine vorsätzliche Schädigung bei der Benutzung von Kraftfahrzeugen und Luftfahrzeugen kaum vorkommen, sodaß nicht näher darauf eingegangen zu werden braucht. Eine fahrlässige Amtspflichtverletzung ist dann gegeben, wenn der Fahrzeugführer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht gelassen hat. (§ 276 BGB.) Nach § 52 der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung vom 28. 5. 1934 ist die Wehrmacht neben der Polizei und der Feuerwehr von allen

125) RG 125/99; 140/417; JW 1930/2849.
126) Stenogr. Ber. der Nat.Vers. Bd. 328/S. 1641.
128) Brand S. 280.

Vorschriften dieser Ordnung befreit, soweit die Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben es erfordert. Die Inanspruchnahme dieses Vorrechtes schließt aber ein Verschulden des Führers eines Militärkraftfahrzeugs nicht schlechthin aus. Zwar wird hier den Verletzten regelmäßig ein überwiegendes Verschulden treffen, wenn er das Vorrecht nicht beachtet; jedoch ist hier der Führer des Militärkraftfahrzeugs nicht auch von der Beachtung der allgemeinen Sorgfaltspflicht befreit, da die Abweichung von den allgemeinen Verkehrsvorschriften eine erhöhte Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer bedeutet. Es kann nicht der Sinn der Ausnahmebestimmung des § 32 RStVO. sein, den Führern der Kraftfahrzeuge in diesem Fall einen Freibrief für ein unachtsames und rücksichtsloses Drauflosfahren zu geben, vielmehr muß der in § 25 RStVO. ausgesprochene allgemeine Rechtsgrundsatz der Rücksichtnahme auf die übrigen Verkehrsteilnehmer auch hier zur Anwendung kommen[128]) [129]).

Während die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte für die auf das KFG. und LuftVG. gestützte Klage sich aus § 13 GVG. ergibt, da die sondergesetzliche Haftung lediglich an die nach privatrechtlichen Gesichtspunkten zu beurteilende Haltereigenschaft des Reichswehrfiskus anknüpft, ohne daß es hierbei weiter auf die vom Fahrzeugführer ausgeübte hoheitsrechtliche Tätigkeit ankommt, wird für den öffentlichrechtlichen Anspruch aus der Amtshaftung des Reiches in Art. 131 Abs. I S. 3 der ordentliche Rechtsweg ausdrücklich festgelegt. Daß Art. 131 RV. nicht nur eine Richtschnur für die zuständige Gesetzgebung ist, wie früher vor allem aus dem Wort „grundsätzlich" gefolgert wurde, sondern unmittelbar anzuwendendes Recht darstellt, ist durch den auf Grund des Art. 13 RV. ergangenen und im Reichsgesetzblatt[130]) veröffentlichten Beschluß des Reichsgerichts vom 20. 2. 1923[131]) außer Zweifel gestellt worden[132]).

---

128) RG 145/181; RGJW 1931/3317; Spohr, RdK 1936 S. 86; Müller § 32 RStVO S. 679.

129) Nach dem Erlaß des Reichskriegsministers vom 13. 12. 34 ist der Leitende oder der Truppenführer dem Reich dafür verantwortlich, daß Abweichungen von den verkehrspolizeilichen Vorschriften nur in dem unbedingt erforderlichen Umfang und mit den nötigen Sicherheitsmaßnahmen vorgenommen werden (HVBl. 1934 S. 183 Nr. 575.

130) RGBl. 1923 I/292.

131) RG 106/34 ff.

132) Anschütz Art. 131 Erl. 1.

2.
Nach den Vorschriften der §§ 31, 89 sowie des § 831 BGB.

Ist die Fahrt oder der Flug nur in Wahrnehmung fiskalischer Interessen erfolgt, da nur ein mittelbarer Zusammenhang mit der Erfüllung der hoheitsrechtlichen Aufgaben des Militärs besteht, so kommt zunächst eine Haftung des Reichs-(Wehrmacht)-Fiskus nach den Bestimmungen der §§ 31, 89 in Verbindung mit § 823 BGB. in Betracht. Voraussetzung ist hiernach, daß ein verfassungsmäßig berufener Vertreter durch eine in Ausführung der ihm zustehenden Verrichtungen begangene, zum Schadensersatz verpflichtende Handlung einem Dritten Schaden zugefügt hat. Bei der juristischen Person des öffentlichen Rechts treten an die Stelle der Satzung, in der bei der juristischen Person des Privatrechts die Bestellung eines verfassungsmäßigen Vertreters ihren Grund haben muß, die die Verwaltungsorganisation der Behörde regelnden Bestimmungen, die durch Gesetz oder eine gleichwertige allgemeine Verwaltungsvorschrift getroffen sind. Hiernach muß der Betreffende die Eigenschaft eines Willensorgans besitzen, das innerhalb seines Geschäftsbereiches eine dem Vorstand einer juristischen Person ähnliche Selbständigkeit, Verantwortlichkeit und rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht hat[133]). Eine solche Stellung haben aber die Führer von Militärkraftfahrzeugen und -Luftfahrzeugen nicht, sodaß eine Haftung für diese nach den §§ 31, 89 BGB. ausscheidet. Dagegen kommt für den von diesen in Ausführung der ihnen übertragenen privatrechtlichen Verrichtungen einem Dritten zugefügten Schaden eine Haftung des Reichs-(Wehrmacht)-Fiskus nach § 831 BGB. in Betracht. Auch wenn sie diese Verrichtung auf Grund eines dienstlichen Befehls ausführen, steht dies der Anwendung des § 831 BGB. nicht entgegen[134]). Die Haftung des Reichs-(Wehrmacht)-Fiskus entfällt jedoch, wenn ihm der Nachweis gelingt, daß er bei der Auswahl oder der Ueberwachung des Fahrzeugführers sowie bei der Ueberlassung des Fahrzeugs zur Benutzung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, oder daß der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.

III.
Haftung ohne Verschulden.

Streitig ist vor allem die Frage, ob ein Schadensersatzanspruch auch in den Fällen besteht, in denen weder ein Unfallschaden noch ein Verschulden gegeben ist. Allerdings werden in Anbetracht des

133) RG 74/250; 120/307; Delius S. 268; RGRK § 89 Erl. 2.
134) RG 120/307.

weiten Anwendungsgebietes der Haftpflichtbestimmungen der §§ 7 KFG., 19 LuftVG. solche Fälle nur selten vorkommen. Es handelt sich hier lediglich um die Fälle der allmählichen Entstehung eines Schadens durch die fortgesetzte Einwirkung von Betriebsvorgängen eines Kraftfahrzeugs oder Luftfahrzeugs, da diese mangels einer plötzlichen, unerwarteten Einwirkung nicht unter die einen Unfallschaden voraussetzenden Sondergesetze fallen. Als Beispiel kann hierfür der von Wimmer mitgeteilte Fall[135]) gelten, wo der Besitzer einer Gänsefarm gerichtlich einen Schadensersatzanspruch mit der Begründung geltend machte, daß infolge des häufigen Ueberfliegens der Farm anläßlich einer Flugveranstaltung etwa 9000 Gänse in einen derartigen Erregungszustand geraten seien, daß sie um mehrere Wochen in der Mast zurückgeblieben seien. Der Meinung[136]), daß in solchen Fällen der vom Reichsgericht[137]) aus verschiedenen Sondervorschriften, insbesondere aus den §§ 904, 905 BGB., § 26 Gew.O. hergeleitete allgemeine Rechtsgedanke zu gelten habe, wonach dem Eigentümer, dem aus besonderen Gründen der Abwehranspruch gegen die Störung seines Eigentums entzogen sei, als Ersatz hierfür auch ohne Nachweis eines Verschuldens ein Anspruch auf Ersatz des durch die Einwirkung der Betriebsvorgänge verursachten Schadens zuerkannt werden müsse, kann nicht beigetreten werden. Der für den Verkehr der Luftfahrzeuge im Luftraum und der Kraftfahrzeuge auf öffentlichen Wegen oder Plätzen im LuftVG. und KFG. geregelte Gemeingebrauch stellt sich als eine dem Inhalt des Eigentums im Sinne des § 903 BGB., Art. 153 Abs. I, S. 2 RV. innewohnende Schranke dar. Gegen die Benutzung, die sich in dem insbesondere durch die LuftVO. und RStrVO. näher umgrenzten Rahmen des Gemeingebrauchs hält, steht demgemäß dem Eigentümer kein Abwehranspruch aus § 1004 BGB. zu. Eine entsprechende Anwendung der den Sonderbestimmungen des § 904 BGB. und des § 26 Gew.O. zugrunde liegenden Rechtsgedankens, die gerade das Bestehen eines Abwehranspruchs nach § 1004 BGB. für die Geltendmachung eines Schadensersatzanspruches voraussetzen, auf derartige Eigentumsbeschränkungen würde auch nach dem Zweck der Verkehrsgesetze nicht zu rechtfertigen sein; denn nach diesen Gesetzen ist die Erfolgshaftung auf die bei Betrieb dieser Fahrzeuge durch Unfall entstandenen Schäden beschränkt, wie dies durch die nachträgliche Einfügung der Worte „durch Unfall" in § 19 Abs. I LuftVG. seitens des Verkehrsausschusses des Reichstages noch be-

---

135) Archiv für Luftrecht Bd. III S. 79.

136) Staudinger-Kober § 905 Erl. 12; Kipp JW 1908/643; Bredow-Müller S. 178.

137) RG 58/130; 100/74; 101/103; 104/19.

sonders klargestellt worden ist[138]). Die Vorschriften der §§ 16 KFG., 26 LuftVG., wonach die reichsrechtlichen Bestimmungen über eine weitergehende Haftung unberührt bleiben, stehen dem nicht entgegen, da diese Sondergesetze die Verschuldenshaftung in ihre Reglung nicht einbezogen haben und dieser Hinweis sich sinngemäß nur auf die weitergehenden Vorschriften über die Schadensersatzpflicht im Falle eines Verschuldens bezieht. Da insbesondere die Geräuscheinwirkungen bei den Flugzeugen nach dem heutigen Stande der Technik unvermeidbar sind, so würde die Erweiterung der Haftung auf derartige unverschuldete Immissionen eine wirtschaftlich kaum tragbare Belastung dieses Verkehrs bedeuten; denn es würde dann zahlreichen Schadensersatzklagen bei dem jetzt so erheblich gesteigerten Luftverkehr Tür und Tor geöffnet werden und damit dem vom Führer angestrebten großen Ziel der Motorisierung des Verkehrs nicht Rechnung getragen. Es ist daher der Meinung[139]) beizutreten, daß die durch die Eigenart der Kraftfahrzeuge und Luftfahrzeuge verursachten Schadensfälle in dem KFG. und LuftVG. erschöpfend geregelt worden sind, sodaß daneben für eine Erweiterung der Haftung ohne Verschulden kein Raum mehr ist, soweit nicht gesetzliche Sonderbestimmungen einen Schadensersatzanspruch ausdrücklich gewähren.

Als eine derartige Sondervorschrift kommt hier zunächst § 10 LuftVG. in Betracht. Hiernach finden die Vorschriften des § 26 der Gewerbeordnung auf die Flughäfen entsprechende Anwendung und zwar auch dann, wenn der Flughafen nicht gewerblichen, sondern öffentlichen Zwecken dient. Dies gilt insbesondere von den Militärflughäfen, die nach § 7 Abs. III LuftVG. auch von dem Genehmigungszwang für die Errichtung ausgenommen sind[140]). Voraussetzung für einen Schadensersatzanspruch aus § 26 Gew.O. ist jedoch, daß die bestehenden Rechte zur Abwehr benachteiligender Einwirkungen, die von einem Grundstück aus auf ein benachbartes Grundstück ausgehen, dem Eigentümer oder Besitzer des letzteren eine Privatklage gewähren. Würde es sich um einen privaten Flughafenbesitzer handeln, insbesondere um eine Fliegerschule oder Flugzeugfabrik, deren Flugzeuge fortgesetzt die Nachbargrundstücke in niedriger Höhe und mit großem Motorgeräusch überfliegen, so würde den Anliegern dieses Flughafens ein Unterlassungsanspruch gegen ein solches den Rahmen des nach § 1 Abs. I LuftVG. allgemein von jedem zu duldenden Gemeingebrauchs überschreitende Ueberfliegen gegenüber dem Flughafenbesitzer zustehen, da dieser

138) Schleicher § 1 Erl. 8; Trusen S. 198.

139) Schleicher § 28 Erl. 1; Planck § 905 Erl. 5; Trusen S. 197; Volkerding S. 80.

140) Römer DR 1935/330.

auf Grund seines Bestimmungsrechtes über die Art und den Umfang der Benutzung des Flughafens und der Flughafenzone durch die einzelnen Flugzeuge als mittelbarer Störer anzusehen ist und als solcher in Anspruch genommen werden kann[141]). Derartige auf § 1004 in Verbindung mit §§ 905 f. BGB. gestützte Ansprüche auf Unterlassung der Störung werden jedoch durch § 10 LuftVG. in einen Anspruch auf Anbringung von Schutzeinrichtungen oder, soweit solche untunlich sind, auf Schadloshaltung umgewandelt[142]). Eine andere Beurteilung ergibt sich jedoch für die Militärflughäfen. Da diese militärischen Zwecken dienen, so ist den Anliegern die Geltendmachung eines Anspruchs auf Unterlassung der nachteiligen Einwirkungen versagt, da dieser Anspruch sich gegen die Ausübung der hoheitsrechtlichen Befugnisse des Militärs richten würde. Auf Grund des § 10 S. 2 LuftVG., der die Vorschriften des § 26 GewO. auch dann für entsprechend anwendbar erklärt, wenn der Flughafen öffentlichen Zwecken dient, und damit also von dem Genehmigungszwang für die Errichtung befreit ist, ergibt sich ein im ordentlichen Rechtsweg verfolgbarer Anspruch auf Herstellung von Schutzeinrichtungen oder, wo solche untunlich sind, ein Anspruch auf Schadloshaltung. Dieser Anspruch ist nicht nur für die von dem Flughafen unmittelbar ausgehenden nachteiligen Einwirkungen gegeben, sondern auch für die den Anliegern in der Flughafenzone durch das fortgesetzte Ueberfliegen durch die einzelnen Flugzeuge verursachten Störungen. Diese Erweiterung folgt aus § 8 LuftVG., worin die Flughafenzone ausdrücklich dem Flughafen gleichgestellt wird, sodaß nach § 10 LuftVG. auch für diese die entsprechende Anwendung des § 26 GewO. zu gelten hat. Die Meinung[143]), daß die Anwendbarkeit des § 26 GewO. für die Anlieger in der Flughafenzone gegenstandslos sei, übersieht, daß die in der Flughafenzone zulässige Benutzung des Luftraumes keineswegs durch § 1 Abs. I LuftVG. gedeckt wird; dies gilt insbesondere von den hier auf Grund des § 5 LuftVG. zulässigen Prüfungs- und Probeflügen.

Eine Haftung des Reichswehrfiskus ohne Verschulden ergibt sich aus § 14 des Gesetzes über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden[144]) für solche Flurschäden, die auf Grund militärischer Uebungen entstehen. Da diese Schäden zwecks Ausführung der angeordneten Uebungen bewußt in Kauf genommen werden z. B. bei einem geschlossenen frontal durchgeführten Angriff

141) RG 92/25; 97/26; 103/176; von Unruh S. 98/99.
142) von Unruh S. 99.
143) Bredow-Müller S. 140.
144) in d. F. vom 6. 4. 25 (RGBl I S. 44.

von Kampfwagenabteilungen in einem Manöver, so stellen sie sich nicht als Unfallschäden im Sinne des KFG. und des LuftVG. dar.

Als Sondervorschrift für eine Haftung ohne Verschulden kommt auch § 904 BGB. neben dem KFG. und LuftVG. in Betracht. Nach dieser Vorschrift steht dem Eigentümer ein Schadensersatzanspruch wegen einer vorsätzlich begangenen Einwirkung zu, deren Rechtswidrigkeit aus dem Grunde ausgeschlossen ist, weil sie zur Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr notwendig und der drohende Schaden gegenüber dem aus der Einwirkung dem Eigentümer entstandenen Schaden unverhältnismäßig groß war. Da die Verkehrsgesetze ein besonderes Notstandsrecht in ihre Reglung nicht einbezogen haben, so ist kein Anhaltspunkt dafür vorhanden, daß hier die nicht nur auf das bürgerliche Recht beschränkte Anwendung des Notstandsrechts aus § 904 BGB. und der hierin als Ausgleich für die dem Eigentümer obliegende Duldungspflicht gewährte Anspruch auf Schadensersatz ausgeschlossen sein soll. Die selbständige Bedeutung des § 904 BGB. hinsichtlich der Schadensersatzpflicht ergibt sich einwandfrei gegenüber dem KFG. aus der Erwägung, daß bei einem zur Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr erfolgten Eingriff in fremdes Eigentum der geschädigte Eigentümer keinen Schadensersatzanspruch geltend machen könnte, wenn dem Kraftfahrzeughalter und dem Führer der Haftungsbefreiungsgrund des § 7 Abs. II KFG. zugutekommt. Aber auch gegenüber der Haftung aus § 19 LuftVG. ist § 904 als eine im Sinne des § 28 LuftVG. zulässige Ergänzungsvorschrift anzusehen, da es sich hier um einen als Folge des duldungspflichtigen Eingriffs eingetretenen Schaden handelt und dementsprechend die summenmäßig unbeschränkte Haftung nach § 904 BGB. auch gerechtfertigt ist[145]).

Es entsteht hier die Frage, ob die Schadensersatzpflicht aus § 904 BGB. den Fahrzeughalter oder den Führer trifft. Zwar trifft § 904 hinsichtlich der Person des Ersatzpflichtigen keine ausdrückliche Bestimmung, jedoch haftet grundsätzlich der Einwirkende selbst gegenüber dem verletzten Eigentümer; dies gilt auch dann, wenn er die die Notstandshandlung im Interesse eines anderen vorgenommen hat. Ist der Einwirkende dagegen nur Besitzdiener im Sinne des § 855 BGB., so ist an seiner Stelle eine Schadensersatzpflicht des Geschäftsherrn, dessen Sache er schützte, anzunehmen[146]). Eine dem Besitzdiener ähnliche Stellung nimmt der Führer eines Militärfahrzeugs ein, da er in einem öffentlichrechtlichen Dienstverhältnis zum Reich steht und in der befehlsmäßigen Bestellung zum Füh-

145) Müller EE 41/19; Volkerding S. 80; A. A. Schleicher § 28 Erl. 1, nach dessen Meinung die Haftung aus § 19 LuftVG auch eine solche aus § 904 BGB ausschließt.

146) RG 88/215; OLG Kiel 29/335; Staudinger § 904 Erl. 15.

rer die allgemeine Weisung zu erblicken ist, gegebenenfalls alles zu tun, was zum Schutze des ihm anvertrauten Fahrzeugs und der Insassen erforderlich wird[147]). Auch wenn die Notstandshandlung bei einer mit den militärischen Ausbildungszwecken im unmittelbaren Zusammenhang stehenden Fahrt vorgenommen wurde und sich demgemäß der Fahrzeugführer in Ausübung öffentlicher Gewalt befand, ist in sinngemäßer Anwendung der Bestimmung des § 904 BGB., der ein Ausfluß eines allgemeinen Rechtsgrundsatzes ist und als solcher auch auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts Anwendung finden kann, dem geschädigten Eigentümer ein im ordentlichen Rechtsweg verfolgbarer Anspruch auf Schadensersatz gegen das Reich zuzuerkennen[148]).

C.

Die Haftung des Fahrzeugführers.

Während das LuftVG. eine besondere Haftung des Führers neben der des Luftfahrzeughalters nicht geregelt hat, läßt das KFG. den Führer neben dem Kraftfahrzeughalter auf Grund der Tatsache haften, daß er im Augenblick des Unfalls das Fahrzeug gesteuert hat, wenn ihm nicht der Beweis gelingt, daß der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist. (§ 18 KFG.) Daher entsteht hier die Frage, ob die Haftung des Führers eines Militärkraftfahrzeugs selbständig neben der Haftung des Reichswehrfiskus aus Art. 131 RV. steht oder ob Art. 131 RV. die Haftung des Führers auf Grund des § 18 KFG. ausschließt. Diese Frage ist in einem ähnlichen Sinne zu beantworten, wie dies für das Verhältnis des § 839 zu § 823 BGB. gilt, wenn die Tatbestände beider Vorschriften verwirklicht sind. Nach der herrschenden Meinung schließt nämlich die Sondervorschrift des § 839 BGB. die gleichzeitige Anwendung des § 823 BGB. aus, da nach dem Zweck des § 839 die Haftung der Beamten gemildert und insbesondere ihre Entschlußkraft vor einer Beeinträchtigung durch eine ihnen drohende Schadensersatzpflicht bewahrt werden soll[149]). Aus der gleichen Erwägung ist anzunehmen, daß § 839 BGB. auch dem § 18 KFG. gegenüber vorgeht, sei es im Sinne eines völligen Ausschlusses des § 18 KFG.[150]) oder sei es im Sinne einer Einschränkung dieser strengen Haftung durch die Haftungserleichterungen, die in § 839 BGB. zu-

147) RG 113/303; RGRK § 904 Erl. 8; Staudinger § 904 Erl. 15.

148) Jellinek § 7 VII S. 152; Staudinger-Kober § 904 Erl. 15. sh. ferner RG 113/303; 58/130; 101/105; 104/19; JW 1925/2446.

149) RG 74/250; 87/348; 94/103; 139/149; RGRK § 839 Erl. 1; Planck § 839 Erl. 1 b; Reimer JW 1912/981.

150) Flitner in RdK 1934/10.

gunsten des Beamten getroffen worden sind[151]). Umso mehr muß dies für das Verhältnis des § 18 KFG. zu Art. 131 RV. gelten, da durch diese Verfassungsbestimmung bei Ausübung öffentlicher Gewalt die Haftung des Beamten nicht nur erleichtert werden soll, sondern jede Inanspruchnahme des Beamten durch den geschädigten Dritten überhaupt ausgeschlossen werden soll, indem an seiner Stelle der Staat haftet. Es kann nicht angenommen werden, daß § 18 KFG. für den Geltungsbereich des Kraftfahrzeuggesetzes eine Ausnahme gegenüber dieser Verfassungsbestimmung bilden soll, zumal dies hier um so weniger gerechtfertigt wäre, als es sich bei der Haftung des Führers nach § 18 KFG. um eine Art Gefährdungshaftung handelt. Dementsprechend ist anzunehmen, daß Art. 131 RV. als Sondertatbestand die Haftung des Führers auf Grund des § 18 KFG. ausschließt[152]).

Hat dagegen der Kraftfahrzeugführer die Fahrt nur in Wahrnehmung privatrechtlicher Interessen unternommen und hierbei einem Dritten Schaden zugefügt, so kann er, abgesehen von der oben[153]) behandelten Haftung im Falle einer unbefugten Benutzung, sowohl auf Grund des § 18 KFG. als auch auf Grund des § 823 BGB. neben dem Reichswehrfiskus als Gesamtschuldner in Anspruch genommen werden. Eine Haftung nach § 839 BGB., der grundsätzlich nicht auf die Fälle der Ausübung öffentlicher Gewalt beschränkt ist[154]), scheidet aus dem Grunde aus, weil die Beobachtung der im Interesse der Verkehrssicherung getroffenen Vorschriften und die Pflicht, Dritte durch das Fahrzeug nicht in Gefahr zu bringen, nur dann dem Fahrzeugführer auch einem Dritten gegenüber als Amtspflicht obliegt, wenn es sich um Ausübung öffentlicher Gewalt handelt, wie oben[155]) ausgeführt worden ist. Bei Ausübung privatrechtlicher Verrichtungen kann auch der Fahrzeugführer, der in einem Beamtenverhältnis zu einer Hoheitsverwaltung steht, hinsichtlich der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht nicht anders behandelt werden als der Angestellte eines privaten Unternehmens[156]). Dies gilt in gleicher Weise von der Haftung des Führers eines Militärluftfahrzeugs, jedoch kommt eine Haftung auf Grund des LuftVG. nur im Falle einer unbefugten Benutzung nach § 19 Abs. II LuftVG. in Betracht.

---

151) RG 139/153; 145/182; Karpe, Jur. Rundschau 1930/44; Hodum RdK 1935/278; Lerse S. 42; Müller § 18 A III S. 370.
152) Flitner RdK 1934 S. 10.
153) S. 10—12.
154) RG 139/152; RGRK § 839 Erl. 1.
155) S. 38—40.
156) RGZ 139/154.

D.
Umfang, Verjährung und Verwirkung der Schadensersatzansprüche.

Der Umfang der Schadensersatzansprüche, die auf einem Betriebsunfall im Sinne des KFG. und des LuftVG. beruhen, bestimmt sich nach den Vorschriften der §§ 10—12 KFG. und 21—23 LuftVG. Im Falle der Tötung umfaßt der Schadensersatz die Kosten versuchter Heilung sowie den Vermögensnachteil, den der Getötete dadurch erlitten hat, daß während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder seine Bedürfnisse vermehrt waren. Ebenfalls sind die Kosten der Bestattung zu ersetzen. Falls der Getötete einem Dritten kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder werden konnte, hat der Ersatzpflichtige diesem so weit Schadensersatz zu leisten, wie der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Im Falle der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit umfaßt der Schadensersatz die Heilungskosten sowie den Vermögensnachteil, den der Verletzte dadurch erleidet, daß infolge der Verletzung seine Erwerbsfähigkeit zeitweise oder dauernd beeinträchtigt oder seine Bedürfnisse vermehrt sind. Im Gegensatz zum KFG. umfaßt der Schadensersatz nach dem LuftVG. auch den durch die Erschwerung des Fortkommens dem Verletzten oder dem Getöteten während seiner Krankheit entstandenen Vermögensnachteil. Da für Personenschäden der Umfang der Schadensersatzansprüche durch diese Vorschriften erschöpfend geregelt ist, kommen die weitergehenden Vorschriften der §§ 842 f. BGB., insbesondere des § 847 BGB., wonach auch Schmerzensgeld verlangt werden kann, nur bei Nachweis eines Verschuldens zur Anwendung (§§ 16, KFG., 28 LuftVG.[157]). Während die Haftung nach BGB. unbeschränkt ist, ist der Umfang der Haftung nach dem KFG. und LuftVG. zahlenmäßig begrenzt worden, um dadurch vor allem den Abschluß von Haftpflichtversicherungen zu erleichtern. Nach den §§ 12 KFG., 23 LuftVG. ist der Höchstbetrag der Haftung:

1. im Falle der Tötung oder Verletzung eines Menschen 25 000 RM oder 15000 RM Jahresrente.
2. Im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis, unbeschadet der Grenze zu 1, insgesamt 75 000 RM oder insgesamt 4500 RM Jahresrente.
3. Im Falle der Sachbeschädigung 5000 RM.

Wenn die Schadensersatzansprüche, die mehreren auf Grund desselben Ereignisses zustehen, diese Höchstbeträge überschreiten, so sind die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in welchem

157) Müller § 10 A II S. 278; Schleicher § 21 Erl. 1 S. 110.

ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrag steht, herabzusetzen. Wenn jedoch 2 Militärfahrzeuge z. B. bei einer Uebung im Verband zusammenstoßen und hierbei Dritten Schaden zufügen, so haftet der Reichs(-Wehrmacht-)Fiskus für jedes Fahrzeug mit dem Höchstbetrag. Von dieser zahlenmäßigen Beschränkung abgesehen, bestimmen mangels einer besonderen Reglung im KFG. und LuftVG. die allgemeinen Vorschriften der §§ 249 f. BGB. auch ohne Vorliegen eines Verschuldens den Umfang der Schadensersatzansprüche wegen Sachbeschädigung, sodaß also gemäß § 252 BGB. der entgangene Gewinn zu ersetzen ist[158]).

Die Verjährung hat im KFG. und LuftVG. zugunsten des Ersatzpflichtigen eine vom BGB. abweichende Reglung erfahren. Nach § 14 KFG. und § 25 LuftVG. verjähren die Schadensersatzansprüche aus §§ 7—13 KFG. und 19—24 LuftVG. in zwei Jahren von dem Zeitpunkt an, in welchem der Ersatzberechtigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt hat, ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in 30 Jahren vom Unfall an. Soweit Folgen, die erst später eintreten oder erkennbar werden, sich innerhalb der Verjährungsfrist nicht voraussehen lassen, beginnt deren Verjährung erst mit der Kenntnis ihres Vorhandenseins und ihres ursächlichen Zusammenhangs mit dem Unfall[159]). Unberührt bleibt im Falle eines auf Verschulden beruhenden Unfalls die dreijährige Verjährungsfrist des § 852 BGB.

Nach §§ 15 KFG., 26 LuftVG. verliert der Ersatzberechtigte die ihm auf Grund dieser Gesetze zustehenden Ansprüche, wenn er nicht innerhalb 2 bezw. 3 Monate seit Kenntnis des Schadens und der Person des Ersatzpflichtigen diesem den Unfall anzeigt. Der Rechtsverlust tritt nach beiden Gesetzen nicht ein, wenn die Anzeige infolge eines von dem Ersatzberechtigten nicht zu vertretenden Umstandes unterblieben ist oder der Ersatzpflichtige innerhalb der Frist auf andere Weise von dem Unfall Kenntnis erhalten hat. Die Wahrung dieser Frist ist nicht von Amtswegen zu prüfen, sondern der Ersatzpflichtige hat den Rechtsverlust durch Fristversäumung einredeweise geltend zu machen[160]).

158) Müller § 12 D S. 298; Schleicher § 21 Erl. 1.
159) RG 106/285.
160) Müller § 15 C I S. 315; Schleicher § 26 Erl. 3.

Lebenslauf.

Am 16. 8. 1906 wurde ich als Sohn des verstorbenen Fabrikanten Theodor Flamme und seiner Ehefrau Käthe geb. Weisel in Beiseförth Hessen-Nassau geboren. Ich besuchte das Gymnasium in Fulda, das ich Ostern 1927 mit dem Reifezeugnis verließ. Alsdann wandte ich mich dem Studium der Rechtwissenschaft zu und verbrachte 2 Semester an der Johann Wolfgang Goethe-Universität in Frankfurt a. M., die übrigen 6 Semester an der Friedrich Wilhelm-Universität in Berlin. Am 12. Oktober 1931 bestand ich beim Kammergericht in Berlin die Referendarprüfung. Vom 4. Dezember 1931 bis 1. Januar 1935 war ich im Bezirk des Kammergerichts im Vorbereitungsdienst. Am 7. Juni 1935 bestand ich die Assessorprüfung in Berlin.